



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

••• ОКТЯБРЬ •••



• 1969 •••••



У авиационных спортсменов — горячая пора. Идут зональные, республиканские, всесоюзные, международные соревнования, матчевые встречи. Наши фотокорреспонденты побывали в эти дни на аэроклубных аэродромах. Ими запечатлены различные спортивные подвиги, подготовка к ним.

Авиамодельные соревнования на первенство Российской Федерации, которые состоялись в г. Иваново, принесли победу горьковским спортсменам Н. Петрякову (на снимке 5 справа) и Г. Стулову. Они и стали чемпионами республики по гоночным моделям.

На небесных стадионах





На первом снимке — один из моментов X первенства Вооруженных Сил (отчет см. на стр. 18). Три других рассказывают о зональных встречах: под куполом парашюта победитель Западной зоны (Брянск) инженер мастер спорта В. Григорьев (2). На его счету 1100 прыжков; в Кургане соревновались парашютисты Свердловска, Омска, Челябинска, Нижнего Тагила, Перми, Магнитогорска и Кургана. Звания абсолютных чемпионов за-

воевали неоднократные рекордсмены мира, победители международных встреч мастера спорта П. Садиков и Н. Ламберг (3); на соревнованиях Юго-восточной зоны, которые проходили в Ульяновске, победу одержали парашютисты из г. Куйбышева. На снимке (4) — абсолютная чемпионка этой встречи студентка Куйбышевского авиационного института мастер спорта С. Родионова.



8



В Калуге лично-командное первенство оспаривали ракетчики. На фото (7) — запуск ракеты. На другом снимке (9) на переднем плане — восьмиклассник Б. Самхарадзе (справа) из Грузии и его наставник Н. Гельбахини (отчет о соревнованиях см. на стр. 15).

В Орле закончилось 31-е лично-командное первенство страны по планерному спорту. Команда: «По планерам!» (6). Через несколько минут — взлет (отчет о соревнованиях на стр. 28).

В спортивную борьбу включились и вертолетчики (8). Закончилось четвертое лично-командное первенство Российской Федерации (отчет будет помещен в следующем номере журнала).

Фото И. Рабиновича, С. Юдина и А. Овчинникова (ТАСС).
Н. Дынина, Э. Гладкова,
А. Ковалева, В. Антонова



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛ
Всесоюзного ордена Красного Знамени
Добровольного общества содействия
Армии, Aviации и Флоту
(ДОСААФ СССР)
Год издания 20-й

**КРЫЛЬЯ
РОДИНЫ**

За нашу Советскую Родину!

ОКТАБРЬ ... 1969

РАЗВИВАТЬ ХОРОШУЮ ТРАДИЦИЮ

Г. ШАТУНОВ,
член президиума ЦК ДОСААФ

В архиве Центрального дома авиации и космонавтики имени М. В. Фрунзе хранится письмо генерал-майора авиации В. А. Алексенко. Генерал скупо сообщает: «...В детские годы увлекался авиационным конструированием, занимался в школьном авиамodelном кружке. Осенью 1940 года поступил в Краснодарский аэроклуб. В марте 1941 года успешно сдал экзамены и приступил к вывозной практике. В апреле сдал в аэроклубе теорию и практику, а в мае был зачислен в Краснодарскую школу пилотов, которую окончил в мае 1942 года. Дальше идут фронтовые дела...»

А фронтовые дела генерала Алексенко — это двести девяносто два вылета на штурмовку вражеских объектов, десятки уничтоженных фашистских самолетов, тридцать три танка, десять складов боеприпасов, много орудий, автомашин. О подвигах В. А. Алексенко свидетельствуют украшающие его грудь две Золотые Звезды Героя Советского Союза, многочисленные боевые ордена и медали.

Через авиационные кружки при первичных организациях оборонного Общества начали свой путь в авиацию трижды Герой Советского Союза И. Кожедуб, дважды Герои Советского Союза Б. Сафонов и М. Гареев, Герои Советского Союза А. Маресьев, В. Талалихин, М. Чечнева и многие другие прославленные советские летчики. Клубные аэродромы стали первой ступенькой в просторы Вселенной для летчиков-космонавтов СССР Юрия Гагарина, Павла Поповича, Валерия Быковского, Валентины Николаевой-Терешковой.

С первых дней своего существования авиационные учебные организации нашего оборонного Общества развернули широкую и разностороннюю работу в массах молодежи, в первичных организациях. Они ведут пропаганду основ авиационных знаний, успехов отечественной авиации, развивают авиационные виды спорта, приобщают школьников к авиамodelизму, создают авиационные кружки на предприятиях и в учебных заведениях, готовят для них инструкторские кадры. Все эти и многие другие формы авиационно-массовой работы непосредственно в первичных организациях помогли Обществу в предвоенные и военные годы подготовить многие тысячи боевых летчиков и парашютистов, вовлечь значительное количество юношей и девушек в научно-исследовательскую и конструкторскую работу в области авиации. И ныне тысячи замечательных летчиков Военно-Воздушных Сил и гражданской авиации породнились с «пятым океаном» в организациях нашего Общества.

Активное участие в оборонно-массовой работе, помощь первичным организациям в ее проведении были и остаются хорошей традицией передовых авиационных учебных организаций ДОСААФ. Большую массовую работу ведет, например, Саратовский аэроклуб, где учился первый космонавт мира Ю. А. Гагарин. Юноши и девушки — частые гости Комнаты боевой славы клуба. Здесь они встречаются с Героями Советского Союза, ветеранами Великой Отечественной войны, передовыми людьми производства, летчиками гражданской авиации. Силами работников аэроклуба в школах Саратова созданы и успешно действуют клубы юных космонавтов и юных друзей авиации. Во многих первичных организациях готовятся спортсмены-парашютисты и авиамodelисты. Их обучением и тренировками руководят общественные инструкторы, подготовленные аэроклубом, а также его работники.

Активно помогает первичным организациям в пропаганде авиационных знаний, вовлечении молодежи в авиационные виды спорта и Ижевский аэроклуб, который готовит общественных инструкторов, организует авиаспортивные секции на предприятиях и в учебных заведениях Ижевска. Мастера

спорта Р. Мохова и В. Соловьев на общественных началах подготовили большой отряд парашютистов-спортсменов.

За последнее время активизировали помощь первичным организациям и многие авиационно-спортивные клубы ДОСААФ.

В этом номере журнала публикуется статья начальника Брянского авиаспортклуба В. Гуринова. Она посвящена одному вопросу — работе клуба в первичных организациях. Плоды этой работы налицо. Уже десять лет действует авиационно-технический спортивный клуб при первичной организации ДОСААФ Бытошского стекольного завода, созданный под руководством Брянского авиаспортклуба. За это время здесь подготовлено более двухсот планеристов. Многие из них служат ныне в авиационных частях Вооруженных Сил, другие учатся в летных и воздушнодесантных училищах. И все эти годы работа общественного клуба направляется и контролируется Брянским авиаспортклубом.

В ряде городов области авиаспортклуб налаживает деятельность парашютных кружков. Для них подготовлены общественные инструкторы. После окончания теоретических занятий на местах туда направляется инструктор-парашютист авиаспортклуба для принятия зачетов и проведения наземной подготовки. Затем организуются прыжки с клубного самолета. Парашютный кружок при первичной организации ДОСААФ завода «Волна революции» в г. Новозыбкове вырос в самостоятельный парашютный клуб, насчитывающий более 100 членов. В первичных организациях Общества г. Клинцы ежегодно готовится много парашютистов-перворазников. Работники парашютного звена Брянского авиаспортклуба — частые гости в городах Унече и Севска.

Доброе слово следует сказать и о ряде авиаспортивных клубов ДОСААФ на Украине. Они деятельно помогают многим первичным организациям Общества в приобщении молодежи к основам авиационных знаний, к занятиям планерным, парашютным и авиамodelным спортом. Несколько времени назад в Киевский авиаспортклуб обратилась первичная организация ДОСААФ орденоносного завода «Арсенал». На учебном пункте завода готовили группу допризывников к службе в Советской Армии. Теоретическую подготовку парашютистов провел член заводского комитета ДОСААФ мастер спорта И. Андрущенко, но дальше своими силами организация «Арсенал» справиться не могла.

— Мы обратились за помощью, — рассказывает И. Андрущенко, — когда вся работа клуба была уже спланирована, и учебные группы парашютистов шли одна за другой почти без интервалов. Казалось, в лучшем случае, нам смогут помочь только осенью, после завершения плановой работы. Но тогда подготовка арсенальцев опоздала бы ко времени призыва. Мы встретили в клубе полное понимание и поддержку. Не пришлось никого уговаривать. Достаточно оказалось изложить суть дела начальнику клуба П. Радзевичу и командиру парашютного звена Р. Берзину. Они сразу же организовали окончательную подготовку заводской группы, а потом и практические прыжки.

Ныне арсенальцы успешно несут службу в одной из частей воздушнодесантных войск.

Хороший пример показывает и Харьковский авиаспортклуб (начальник П. Мотовилов). В нынешнем году силами общественных инструкторов здесь подготовлено в первичных организациях города 25 групп парашютистов в среднем по 25 человек. Совершили первые прыжки юноши и девушки завода имени Малышева, Политехнического института имени В. И. Ленина, профессионально-технических училищ № 5 и 6, Гидрометеорологического техникума и других. Кроме того, клуб готовит парашютистов в ряде районов области, регулярно проводит методические сборы общественных инструкторов, контролирует и направляет их работу в первичных организациях.

Приведенные факты свидетельствуют о весьма широких возможностях активизации деятельности первичных организаций ДОСААФ при условии, что этим важным делом будут заниматься не только комитеты, но и авиационные клубы Общества. Разумеется, такое требование должно быть отнесено и ко всем клубам ДОСААФ других профилей.

Это тем более важно, что все еще немалая часть учебных организаций ДОСААФ, в том числе и авиационных, далека от первичных коллективов Общества. Находятся и такие руководители клубов и школ ДОСААФ, которые недооценивают роль первичной организации, ее место в общей системе оборонно-массовой работы, подходят к своим обязанностям узко ведомственно, порой делаячески.

Чем иным можно объяснить, что Костромской и Воронежский аэроклубы, имея не меньшие возможности, чем Саратовский и Ижевский, не проявляют инициативы ни в развертывании авиационно-технической пропаганды, ни в создании кружков в первичных организациях предприятий и школ, или в подготовке общественных инструкторов.

Ряд авиационно-спортивных клубов ДОСААФ пытается ограничить свою деятельность работой с узким кругом спортсменов, не заботится о подготовке общественных инструкторов и тренеров по авиационным видам спорта, в которых так нуждаются первичные организации Общества. Например, авиационно-спортивный клуб Московской области, где начальником Н. Мартынов, самоустранился от помощи первичным организациям. Работники этого клуба не утруждают себя работой непосредственно на предприятиях и в школах, не распространяют основы авиационных знаний среди молодежи. Имеющееся в клубе спортивно-техническое имущество используется недостаточно, спортивные секции крайне малочисленны. Достаточно сказать, что в парашютной секции этого клуба состоит всего 17 спортсменов, а в авиамодельной — 72. И это при огромном стремлении молодежи к авиационным занятиям! Не многим лучше обстоит дело и в таких авиационно-спортивных клубах, как Тбилисский и Бобруйский.

Как известно, состоявшийся недавно IV пленум ЦК ДОСААФ обсудил вопрос о мерах по улучшению работы первичных организаций Общества. Пленум исходил из того, что Центральный Комитет КПСС и Совет Министров СССР в постановлении «О состоянии и мерах по улучшению работы Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту», принятом 7 мая 1966 года, особо подчеркнули необходимость коренного улучшения деятельности первичных организаций ДОСААФ и повышения уровня руководства ими со стороны комитетов. В этом требовании заложен глубокий и принципиальный смысл. Именно первичные организации являются основой нашего Общества, играют решающую роль в его оборонно-массовой работе.

В своем постановлении IV пленум ЦК ДОСААФ отметил, что это указание ЦК КПСС и Совета Министров СССР выполняется еще медленно. Пассивность многих первичных организаций является прежде всего следствием неудовлетворительного руководства ими со стороны районных, городских, областных, краевых и республиканских комитетов ДОСААФ. Пленум указал, что активизация деятельности первичных организаций должна рассматриваться всеми работниками комитетов и учебных организаций, активистами Общества как решающее условие дальнейшего развития оборонно-массовой работы и улучшения подготовки трудящихся, особенно молодежи, к вооруженной защите социалистического Отечества. Нужно добиться решительного подъема практической деятельности каждой первичной организации в свете требований Коммунистической партии и Советского правительства.

Для успешного решения этой задачи необходимо постоянно и настойчиво развивать инициативу и самостоятельность членов ДОСААФ, активно вовлекать их в различные формы начального военного обучения, занятия военно-техническими видами спорта. Делать это нужно силами не только платного аппарата, а прежде всего — многочисленного общественного актива, широко и полно используя при этом деловую помощь профсоюзов, комсомола, администрации предприятий и правлений колхозов. Надо поднять роль каждого члена ДОСААФ, повышать его ответственность за состояние дел в организации, за его личный конкретный вклад в укрепление обороноспособности страны.

Пленум ЦК ДОСААФ особо подчеркнул, что учебные организации оборонного Общества должны быть тесно связаны с первичными организациями, постоянно помогать им в работе. Это означает, что наши учебные авиационные орга-



Показательные прыжки с парашютом на стадионе «Пахтанор» в Фергане.

Фото В. Федосова

низации, их руководители и работники обязаны настойчиво и постоянно развивать сложившуюся в Обществе хорошую традицию — вести широкую массовую работу среди членов ДОСААФ непосредственно в первичных организациях. Активное участие авиационных учебных организаций в оборонно-массовых и военно-патриотических мероприятиях, проводимых местными комитетами ДОСААФ, следует считать важным показателем их практической деятельности. Надо настойчиво добиваться, чтобы авиационные клубы Общества были подлинными организаторами авиационных кружков и авиаспортивных секций на предприятиях, стройках, в колхозах, совхозах, учебных заведениях, активно помогали в налаживании обучения молодежи основам авиационного дела.

В этой связи целесообразно рекомендовать комитетам Общества закрепить за каждой учебной авиационной организацией группу первичных коллективов ДОСААФ для оказания им помощи в проведении оборонно-массовой и спортивной работы, организовать на базе авиаспортивных клубов подготовку общественных инструкторов, тренеров и судей.

Практическая помощь первичным организациям ДОСААФ со стороны авиационных учебных организаций особенно важна в настоящее время, в связи с участием оборонного Общества в проводимых Ленинским комсомолом смотре спортивной и оборонно-массовой работы первичных комсомольских организаций и экзамене комсомольцев и молодежи по физической и военно-технической подготовке, посвященных 100-летию со дня рождения В. И. Ленина. В честь этой знаменательной даты проводится и V Всесоюзная спартакиада по военно-техническим видам спорта. Массовость, качество военно-технической подготовки молодежи, спортивно-технические результаты состязаний во многом зависят от активного участия в крупнейших оборонно-спортивных мероприятиях учебных организаций ДОСААФ.

Авиационные учебные организации нашего оборонного Общества, верные своим хорошим традициям, могут и должны внести немалый вклад в улучшение оборонно-массовой работы на предприятиях, стройках, в колхозах и совхозах, учебных заведениях, школах и учреждениях.

ТОВАРИЩИ КУРСАНТЫ...

В одноименной корреспонденции июньского номера «Крыльев Родины» из Харьковского высшего авиационного училища рассказывалось об одном из важнейших этапов подготовки летчика-инженера — теоретической учебе.

Сегодня на примере учебы курсантов Черниговского высшего военного авиационного училища летчиков имени Ленинского комсомола мы продолжаем разговор о становлении летчика.

СЛОВО О ДОКУМЕНТАХ

Теория — это еще не все, это только начало. Изучив авиационные дисциплины и технику, на которой придется летать, курсант выходит на практику. Если сказать вообще, то практика — это полеты. Если конкретнее, то это и документы. Рабочие документы, регламентирующие летную работу, летную жизнь.

Основные из них — это наставления по производству полетов, штурманской службе, инженерно-авиационной службе и другие. В этих документах каждый параграф — руководство к конкретному действию, каждое слово, как выстрел, направлено только в цель. Не зная этих законов, летать нельзя. Не только летать, даже по аэродрому ходить: порядок передвижения строго определен наставлением.

Еще документ — карточка тренажа летчика на самолете. Карточка... А в ней около 130 страниц. По существу это книга, в которой — сгусток того, что летчику нужно знать назусть. Знать назусть перечисленные в карточке процессы. И действия летчика в них. Как на земле, так и в воздухе. Слабые знания недопустимы. Потому что недопустимы ошибки. Малейшая неточность в действиях может обернуться бедой.

Представьте себе процесс: запуск и проба двигателя. Дело это тонкое, сложное, требующее не только умения, но и выдержки, особенно если запуск производится в воздухе. Ошибка в действиях может кончиться плохо. В лучшем случае двигатель не запустится. В худшем — выйдет из строя, может сгореть.

Еще процесс — катапультирование летчика из самолета. В этом случае значение знаний и точных действий можно определить одной, не особенно приятной на слух, но железно-правильной фразой: «Ошибка и промедление смерти подобны».

Вот почему оценка за знание карточки ниже, чем «хорошо», не считается за оценку. Это не значит, конечно, что «тройки» не ставят. Как еще ставят! Но

курсант в этом случае не летает, сидит на земле, учит.

Наставления тоже надо знать отлично, в крайнем случае хорошо.

И вот почему. Возьмем для примера наставление по производству полетов. В нем сконцентрирован опыт летчиков всех поколений. Подчас и горький опыт. Поэтому каждый параграф — приказ. А приказы выполняют безоговорочно, точно, в срок. Иначе нельзя.

Поясним на примере. Проводится контроль подготовки к полетам. Инструктор дает вводную, то есть ставит курсантов в условия, которые могут сложиться в полете.

— Идете по кругу, от второго к третьему развороту. Справа на встречно-пересекающемся курсе неожиданно появляется самолет-истребитель. Высота — та же, что и у вас. Ваше решение... — инструктор выжидает две-три секунды, — курсант Назарян.

— Немедленно вверх! — слышится ответ.

Решать и действовать надо мгновенно. Думать некогда; скорость сближения самолетов порядка 20 километров в минуту. На встречном курсе истребитель можно увидеть на удалении 4—5 километров, может чуть больше. На решение, таким образом, остаются секунды. Наставление по производству полетов диктует: экипаж, наблюдающий самолет с правого борта, — набирает высоту, с левого — теряет ее.

Представьте, если летчики этот параграф знают нетвердо, если оба одновременно сработают «немедленно вверх»...

Отлично — вот оценка. И без всяких «натяжек». Особенно для начинающих летчиков. Потому что существует такое понятие — «коэффициент растерянности». У молодого пилота он выше, чем у старого, опытного. И особенно в сложных условиях, там где труднее.

Вот почему наставление по производству полетов — настольная книга курсанта. Другие наставления тоже. И карточка тренажа.

Курсанты изучают их каждый раз, когда идет подготовка к полету. Не читают, конечно, от корки до корки. По заданию своего командира изучают разделы, параграфы, соответствующие полетам на данный день. Сегодня одни, завтра другие. И так непрерывно идет процесс изучения, повторения.

Практика, таким образом, — это и полеты, это и документы, не зная которых — летать нельзя.

МИГ ПОЛЕТУ — МЫСЛЯМ ДЕНЬ

Есть такое выражение в авиации. Это значит, что подготовка к полету — слож-

ный процесс, занимающий много и сил, и времени. Главное в этом процессе — отработать порядок действий, последовательность. С начала и до конца полета. От момента посадки в кабину до выхода из нее. Отработать, знать, помнить.

Завтра полеты. Сегодня, в день предварительной подготовки, курсант Михаил Кулаков изучает методику выполнения упражнений. Делает схемы, чертежи, принимает на слух радиосигналы. Потом, не поднимаясь с земли... летает. Мысленно разыгрывает предстоящий полет. После чего, тренируясь в кабине, повторяет его, вхолостую орудяя кнопками, тумблерами, кранами. Не раз, а сколько потребует. Если полетов два или три и содержание их различно, он разыгрывает каждый в отдельности.

Завтра, еще до полетов, когда в воздухе будет только разведчик погоды, он снова сядет в кабину — для тренировки перед первым полетом. Затем перед вторым, перед третьим...

Не слишком ли много «летает» курсант на земле? Он же отличник учебы, хороший летчик. Так поставлен вопрос.

А вот и ответ: поэтому он и хороший.

— Без тренировки нельзя, — говорит Михаил, — без кропотливой подготовки к полету успеха не жди. Представьте, в самом начале полета летчик не сделал того, что положено. Забыл, упустил какую-то «мелочь», и сразу — куча неприятностей...

Так и сказал: «Куча»... Подумав, добавил, подвел итог:

— Четкая последовательность действий в полете — гарантия безопасности. Вот пример, подтверждающий его правоту.

Погода стояла ясная, солнечная. Видимость — лучше не надо: почти безграничная. Летай на здоровье, наслаждайся романтикой. Но дело, конечно, не забывай.

Все шло по плану, в четкой последовательности. В строго отведенное время курсант Александр Супрун взлетел, убрал шасси, щитки-закрылки, доложил на командный пункт:

— К перехвату готов!

Через какое-то время он прибыл на расчетный рубеж перехвата, и штурман командного пункта ввел его в разворот с заданным креном. Перехватив быстролетящую цель (кого-то из своих же товарищей), Александр атаковал ее смело, внезапно.

После энергичной атаки и столь же энергичного отвала от самолета «противника» курсанту надо было нажать на кнопку. Ту, что на приборной доске, прямо перед глазами. От этой кнопки вступает в работу система согласова-

ТОВАРИЩИ КУРСАНТЫ...

В небо уходит разведчик погоды (вверху). Как правило, это руководитель полетов. Он определяет, в каких условиях придется летать курсантам, на основании этого принимает решение. Прежде чем подойти к самолету, каждый из курсантов проходит медицинский осмотр. Температура, кровяное давление, общее состояние... Капитан медицинской службы И. Галка доволен: курсант А. Стецкий здоров, летать может в любой момент (справа). До полета надо потренироваться в кабине, «обжиться» в метал. В третьем ряду (слева направо): В. Полозов, О. Волков, летчик-инструктор старший лейтенант В. Павлюк, А. Евчун.

Вышка — самое интересное место на аэродроме. С нее все видно: и летное поле, и взлетающие, и рулящие после посадки машины. Отсюда наблюдают за действиями экипажей (второй ряд слева).

Разбор полета на старте — дело важное. Курсанту надо указать на допущенные им ошибки, проанализировать их. На нижнем левом снимке: курсант Е. Дронченко и летчик-инструктор старший лейтенант Е. Цыганков. Полеты закончились. Сделан еще один шаг в освоении техники. Есть о чем рассказать товарищам. На правом нижнем снимке (слева направо): А. Евчун, Б. Гилев, И. Шардаков.

Фото майора Д. Байнетова



ния компаса. Однако курсант про нее забыл.

Услышав команду: «На точку!», Супрун развернул самолет, лег на заданный курс и пошел в направлении... прямо противоположном.

Заблудиться ему не дали. Штурман командного пункта, увидев на экране локатора, что летчик пошел не домой, а от дома, приказал ему развернуться на «привод». Команду продублировал майор Байнетов, находившийся в воздухе, и летчик пришел на «точку». Полет закончился благополучно.

Между прочим, Супрун (ныне летчик Военно-Воздушных Сил) был не слабым курсантом. Летал хорошо. И до этого случая и после него. Но факт есть факт. Он говорит о том, что полет — дело сложное и требует глубокой, всесторонней подготовки. Кроме того — внимания. Постоянного, целенаправленного.

— И сообразительности, — добавил Д. Ф. Байнетов. — О том, что взят неправильный курс, летчик мог определить и по солнцу.

Все это приходит со временем. И внимательность, и четкость в работе, и вообще мастерство. А ошибки — на первых порах дело обычное, естественное. На то и учеба, чтобы научиться их устранять, изживать, а потом не допускать и вовсе.

ОДНОГО ПОЛЯ ЯГОДЫ, НО...

Вроде бы все у них одинаково. Оба окончили среднюю школу. Оба хорошо успевают в теории. Отлично знают материальную часть самолета и двигателя. И живут вместе. И летают в одной летной группе. И хорошо летают.

— Вроде бы одного они поля ягоды, — говорит летчик-инструктор Павлюк, — но Евчук летает все-таки лучше, чище, чем Волков.

И командир эскадрильи сказал, что Анатолий Евчук — молодец.

Летает «чисто» — это значит летает грамотно. В чем же она заключается, грамотность?

При взлете, когда самолет бежит по бетонке, надо точно определить момент поднятия переднего колеса и насколько его поднять. Это существенно. Поднимешь рано и много, самолет оторвется на малой скорости, что небезопасно. Поднимешь поздно и мало — удлинится разбег, что нежелательно при взлете с ограниченной по длине полосы.

После отрыва самолета надо своевременно, на высоте 10—15 метров, убрать шасси, затем на 100 метров — щитки-закрылки. В наборе высоты — точно определить момент уменьшения оборотов двигателя, момент перехода в горизонтальный полет, если летишь по кругу.

На пути от второго к третьему развороту надо точно определить момент пролета траверза дальнего «привода», засечь время и выдержать ровно 90 секунд, идя на строго установленной скорости...

Дел, как видите, очень много, а времени на это — секунды и даже мгновения. Они все и решают.

Надо рассчитать свои действия так, чтобы успеть уложиться в эти мгнове-

ния. Уложишься и сделаешь все, что надо, — полет будет «чистым», грамотным. Не уложишься — будет уже не то, даже если слетаешь уверенно и, в общем, не плохо.

Чтобы «чисто» летать, надо очень много трудиться. Читать, писать и так далее. Надо любить «бумаги». Так иногда называют различные документы. И тетрадь. Рабочую. Личную.

Тетрадь — зеркало летной жизни курсанта, его отношения к делу. Она есть у каждого летчика, независимо от опыта летной работы, должности, звания. И все ее любят и ценят. А вот Волков — не в полную меру. Очевидно, считает «бумаги» явлением временным. Думает, что там, в большой авиации, они не нужны. Не знает, что там их значительно больше. А их действительно больше, потому что задачи учебно-боевой подготовки военного летчика совсем не те, что у Волкова, будущего военного летчика, ныне курсанта.

Товарищи переживают за Олега Волкова, инструктор тем более. Говорит:

— Не любит Волков трудиться. Готовясь к полетам, иногда допускает небрежность. Поругаешь его, заставишь подготовиться заново, плядишь, слетает отлично...

Но нельзя же все время ругать, заставлять готовиться заново. Сам понимать обязан, взрослый же парень. Без пяти минут офицер. А он взял да и снова слетал не особенно «чисто». Во всяком случае хуже, чем может. И терпение инструктора лопнуло:

— От полетов вас отстраняю! Самое страшное для курсанта взыскание!

— Больше не буду, — сказал курсант.

Это прозвучало настолько по-детски, что товарищи заулыбались. И действительно, со стороны поглядеть, будешь смеяться до слез, но инструктор даже не улыбнулся, так он был возмущен.

— Верю, — жестко сказал Павлюк, — верю. Но взыскание оставляю в силе.

Два летных дня Волков сидел на земле, учил. А товарищи по группе летали. Он сидел, а они уходили вперед. Какой же из этого вывод?

Способный, но не любящий труд человек, нелегко добьется успеха в летной учебе, будет отставать от товарищей. А в наше время нельзя отставать.

МЕЛОЧЕЙ В АВИАЦИИ НЕТ

— Это, если хотите, закон. Старый, написанный, но закон, — говорит командир эскадрильи майор Дмитрий Федорович Байнетов, методист, психолог, опытный летчик. — Вроде бы мелочь, а разберешься, самая что ни на есть небрежность, неряшливость, небреженность к себе. То, что мешает летной работе.

...Курсант выполняет полет по кругу. Один, на боевом самолете. Все идет хорошо. Скорость, высота, обороты турбины сохраняются в норме. Стрелки приборов — надежные друзья молодого пилота чутко стоят на своих местах, контролируют работу систем.

Курсант приближается к третьему развороту. Сейчас он выпустит шасси,

доложит об этом по радио... Вдруг он слышит:

— 907-й на третьем, шасси выпущены.

Слова «На третьем»... обжигают огнем. Он знал, что впереди идет самолет, что расстояние до него не менее трех километров. Почему же он здесь, рядом? И самое страшное, его не видно. Значит, в любую минуту можно столкнуться. «Как такое случилось, — теряется в догадках курсант. — Очевидно, я не выдержал скорость, если нагнал впереди идущего. Но я точно ее выдерживал, контролировал по приборам. А может, прибор неисправен? Как же тогда садиться? Разница в 20—30 километров — что заметить не так-то просто — испортит расчет, а ошибки в расчете — причина грубых посадок».

Так он размышлял, но значительно позже того, как услышал доклад 907-го. А в тот горячий момент им владела одна только мысль: уйти из опасной зоны, уйти немедленно. Действуя по инструкции, он бросил машину вправо и вверх, на внешнюю, безопасную сторону круга.

— Ничего не случилось, — говорит командир эскадрильи. — Но ритм полетов нарушен. Курсант, уйдя на второй круг, посадку произвел с опозданием. В результате одному из его товарищей летать не пришлось, времени не хватило.

А все понапрасну. Почему? Потому что сближения не было. На третьем развороте находился только один самолет. Произошла досадная «мелочь»...

— 907-й на третьем, шасси выпущено, — доложил впереди идущий курсант.

Но доложил с небольшим опозданием, на 20—30 секунд, уже на пути к четвертому развороту. За это время самолет, идущий сзади, приблизился к третьему. Скорость-то у него 500, а это более 8 километров в минуту. Вот вам и «мелочь»...

Вспоминается один из эпизодов Великой Отечественной войны. Полк готовился нанести штурмовой удар по танкам противника в районе сосредоточения. Для уточнения места удара вышла пара разведчиков. Ведущий искал танки, ведомый его прикрывал. Следил только за воздухом. Обнаружив цель в одной из многочисленных рожиц района, пара пошла домой.

Для обхода вражеского объекта, прикрытого огнем зениток и крупнокалиберных «эрликонов», надо было пройти с курсом 130, потом, для выхода на свою территорию, взять 90. В какой-то мере это удлиняло маршрут, увеличивало время нахождения пары над вражеской территорией.

— Уголок, может, срежем? — предложил ведущий.

— Отчего бы и нет, — согласился ведомый.

Взяв средний курс, они понеслись по верхушкам деревьев и, не заметив того, сблизились с объектом. Огонь «эрликона» достал самолет ведущего. Перетянув линию фронта, летчик сел. Пока добирался до части, прошло два часа, и время было упущено...

Вот вам и «мелочь».

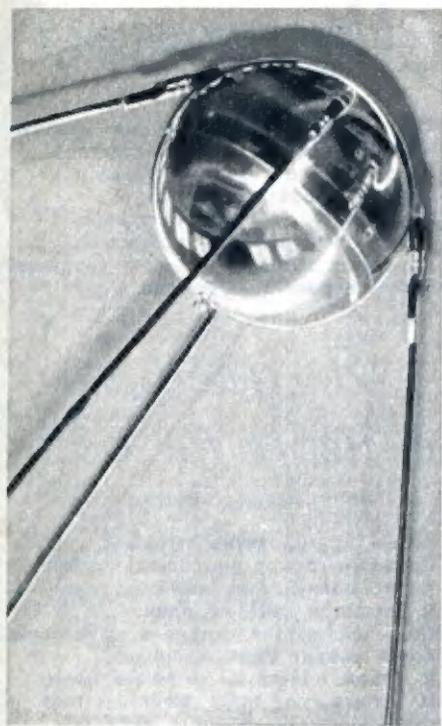
Н. ШТУЧКИН, Е. ПОРФИРЬЕВ

„Бип-бип-бип...“

Двенадцать лет космической эры

«...Человечество не останется вечно на Земле, в погоне за светом и пространством, сначала робко проникнет за пределы атмосферы, а затем завоюет себе все околосолнечное пространство».

К. ЦИОЛКОВСКИЙ



Навсегда останется в памяти людей нашей планеты 4 октября 1957 года. В этот день с территории Советского Союза, разорвав оковы земного притяжения, в бескрайние просторы Вселенной вышел первый в мире искусственный спутник Земли. В истории человечества началась новая эра — эра изучения, освоения и практического использования космоса.

Начало новой эры положили ученые, инженеры, техники и рабочие первого в мире социалистического государства, созданного под руководством великого Ленина. Неуклонно следуя по начертанному им пути, Коммунистическая партия подняла народы нашей страны на вдохновенный труд. Под ее руководством была создана мощная промышленность, расцвела наука. Партия вырастила и выпестовала талантливые инженерно-технические кадры, которым по плечу стали самые сложные научно-технические задачи.

Отличительная черта советской программы изучения и практического использования космического пространства — научная обоснованность, последовательность и планомерность выполнения. Во многом благодаря этому наша страна за небольшой срок первой смогла решить труднейшие проблемы создания и вывода на околоземные орбиты тяжелых, оснащенных многочисленной научной аппаратурой искусственных спутников Земли различного назначения, плотизируемых кораблей, межпланетных научных станций.

Идти первым по неизведанному пути всегда и всюду трудней. От прокладываемого пути требуются наибольшие смелость и знания, настойчивость в преодолении препятствий и находчивость. Эти великолепные качества продемонстрировали перед всем миром в минувшие двенадцать лет космической эры советские ученые, инженеры, техники,

рабочие. Благодаря их вдохновенному труду и творчеству нашей стране принадлежит приоритет в решении почти всех главных проблем, открывших человечеству огромные перспективы успешного изучения и освоения космоса.

В Обращении Центрального Комитета КПСС, Президиума Верховного Совета СССР и Совета Министров СССР в связи с полетом Ю. А. Гагарина говорилось: «Победы в освоении космоса мы считаем не только достижением нашего народа, но и всего человечества. Мы с радостью ставим их на службу всем народам, во имя прогресса, счастья и блага всех людей на земле». Сейчас, в начале второго десятилетия космической эры, уже трудно даже перечислить все достижения советской космонавтики. Напомним лишь наиболее важные, открывавшие новые определенные этапы в развитии космоплавания, приближавшие осуществление гениального предвидения К. Э. Циолковского о том, что придет время и «человечество завоюет себе все околосолнечное пространство».

Такой, подлинно этапной победой было достижение в октябре 1957 года первой космической скорости (около 7,6 км/сек) и вывод на околоземную орбиту первого искусственного спутника Земли. Его полет показал принципиальную возможность непосредственного изучения космоса техническими средствами, проникающими в его глубины. Важным этапом было достижение в январе 1959 года автоматической межпланетной станцией «Луна-1» второй космической скорости (около 11,2 км/сек). Этот полет открыл дорогу к изучению небесных тел космическими аппаратами.

В этом же году станция «Луна-2», доставив вымпел на вечный спутник Земли, положила начало систематическим исследованиям Луны. Наши советские «Лунники» первыми сфотографировали обратную сторону естественного спутника Земли, первыми совершили на поверхности Луны мягкую посадку и передавали с нее телевизионные изображения, летали по селеноцентрической орбите.

Принципиальное значение для всего развития космонавтики имели полеты станций «Зонд-5», «Зонд-6» и «Зонд-7», совершившие облет Луны, вход в атмосферу Земли со второй космической скоростью и посадку в заданном районе. Не случайно в день посадки отечественных американских космонавтов на Луну «Юнайтед Пресс интернейшн» — одно из ведущих телеграфных агентств

США напомнило всем народам: «Нельзя забывать о заслугах пионеров освоения космоса, давших сведения, которые сделали возможным это замечательное достижение. Первый искусственный спутник был советским. Первые люди в космосе были русскими. Все узловые лунные исследования сделаны СССР».

Заботой о благе народа, о развитии науки во имя прогресса человечества пронизана вся советская космическая программа. Этим объясняется ее широта и многогранность. Исследования околоземного и дальнего космического пространства, изучение Луны и планет, создание специальных космических систем для практического применения в народном хозяйстве — все эти направления, являясь во многом самостоятельными, вместе с тем взаимно дополняют друг друга.

В первые же годы космических исследований с помощью разнообразной аппаратуры, установленной на спутниках-лабораториях и кораблях-спутниках, было начато изучение важнейших характеристик атмосферы, ионосферы, магнитных полей, радиационного пояса Земли. С марта 1962 года по программе «Космос» в околоземное пространство запущено более 300 спутников этой серии. Эти подлинные труженики науки выполняют значительную часть всей космической программы. С их помощью уже решено много научных задач, сделан ряд важных открытий, в частности, о взаимосвязи деятельности Солнца и происходящих на нем процессов с условиями на Земле. Спутники серии «Космос» помогли проверить и отработать многие системы и элементы конструкции новых космических аппаратов, решить ряд принципиальных теоретических и технических проблем.

Значительное место в программе «Космос» занимают медико-биологические исследования. В 1966 году совершен уникальный 22-суточный полет с последующей посадкой на Землю одного из спутников этой серии, на борту которого находились две собаки. Успешное выполнение этого эксперимента значительно расширило наши знания о воздействии радиации и невесомости на живые организмы в условиях длительного космического полета.

Важные для науки задачи решают станции серии «Протон», вес которых достигает 17 тонн. Эти «летающие лаборатории» проводят исследования частоты высоких и сверхвысоких энергий

в космических лучах. Их результаты имеют большое значение для современной физики. Советские ученые используют также и космические станции, производящие вертикальное зондирование атмосферы и окружающего околоземного пространства до высоты 4400 км.

Вторым важным направлением советской космической программы являются исследования Луны, Венеры, Марса и межпланетного пространства. Началом этим исследованиям было положено станцией «Луна-1». К настоящему времени уже 15 станций этой серии совершили рейсы к нашему естественному спутнику. Они выполняли свои задачи с траектории пролета, с селеноцентрических орбит и непосредственно с лунной поверхности. С их помощью ученые получили многочисленные данные об окололунном пространстве и о поверхности Луны, в том числе было проведено изучение характеристики грунта в районе посадки станций. Благодаря научным исследованиям, проведенным станциями серии «Луна», мировая наука уже к середине 1967 года имела достоверные сведения об условиях на лунной поверхности, некоторые характеристики лунного грунта. Были получены детальные карты Луны, в том числе и ее обратной стороны.

Изучение Луны проводится также с помощью станций серии «Зонд». Полеты «Зонд-5», «Зонд-6» и «Зонд-7» продемонстрировали также принципиальную техническую возможность возвращения на Землю космических аппаратов из дальних рейсов, успешное решение таких сложных проблем, как управление полетом на участке спуска, вход в атмосферу Земли со второй космической скоростью и посадка в заранее намеченном районе.

Большое значение для изучения планет Солнечной системы и межпланетного пространства имеют полеты станций серий «Венера» и «Марс». Наша страна положила начало межпланетным полетам, запустив еще в 1961 году станцию «Венера-1». В 1965 году советская станция «Венера-3» достигла утренней звезды, а в 1967 и 1969 годах уже три станции этой серии осуществили вход в атмосферу Венеры и при плавном снижении в ней произвели глубокое зондирование газовой оболочки планеты. В результате прямых измерений были определены основные характеристики атмосферы, ее химический состав.

Автоматические космические аппараты, оснащенные большим количеством разнообразной научной аппаратуры, в эти 12 лет космической эры были главным средством познания тайн околоземного пространства, ближайших к Земле планет и ее естественного спутника — Луны. Опыт показал, что возможности таких аппаратов огромны, а перспективы их использования в дальнейшем весьма обширны. С их помощью можно успешно решать почти все задачи изучения и практического использования космоса. Поэтому запуском автоматических спутников Земли и межпланетных станций в советской космической программе отведено первоочередное место. Вместе с тем она предусматривает и применение для позна-

ния космоса одноместных и многоместных пилотируемых кораблей и орбитальных станций. После Ю. А. Гагарина, открывшего на корабле «Восток» эру полетов человека в космосе, по околоземным орбитам совершили рейсы различной продолжительности еще одиннадцать советских пилотируемых кораблей.

В каждом из этих полетов решались определенные задачи, в том числе и принципиально новые, имеющие большое значение для развития пилотируемых полетов и освоения человеком космического пространства. Такими, в частности, были полеты в 1965 году П. Беляева и А. Леонова на корабле «Восход-2», во время которого Алексей Леонов первым из людей Земли вышел в открытый космос и практически подтвердил возможность пребывания человека и проведения им различных научно-технических экспериментов в космическом пространстве.

Огромное значение для будущего космонавтики имеет проведенная в январе 1969 года стыковка двух пилотируемых космических кораблей — «Союз-4» и «Союз-5», когда впервые в мире на околоземной орбите была собрана и функционировала обитаемая орбитальная космическая станция. Большие перспективы имеет использованный метод сборки орбитальной станции. Он показал, что, применяя стандартные, небольших весов блоки, запускаемые отдельными ракетами, можно создавать станции практически любых размеров.

Советская программа космических исследований предусматривает все более широкое использование полученных научных данных о космосе и самой космической техники для нужд народного хозяйства и культуры. Уже прочно вошли в наш быт спутники связи «Молния». С их помощью регулярно проводятся передачи Центрального телевидения для отдаленных районов Сибири, Дальнего Востока, Средней Азии. Через них уже осуществляется телеграфная и телефонная связь, передачи матриц центральных газет. Для нашей огромной страны связь через спутники экономически очень выгодна.

Спутники серии «Космос» и «Метеор» все шире используются советскими метеорологами. Данные, полученные от космических разведчиков погоды, облетающих по орбитам вокруг Земли, дают нашим ученым возможность своевременно предупреждать о тайфунах, заморозках, засухах, значительно точнее прогнозировать погоду, что имеет огромное значение для сельского хозяйства, морского и воздушного транспорта.

Космонавтика развивается такими высокими темпами, которых не знали, пожалуй, никакие другие отрасли науки и техники. Это позволяет думать, что уже ближайшие годы принесут немало новых открытий, расширяющих наши знания о Вселенной, предполагать еще более широкое внедрение космической техники в быт человека. Но как бы ни были велики эти достижения, люди не забудут о первом советском спутнике Земли, своими сигналами «бип-бип-бип» возвестившем об открытии дороги в космос.

Инженер А. ВАСИЛЬЕВ

Циолковский

Анатолий ЩЕРБАКОВ

Он, исходя из отвлеченных форм
Чертил полжизни что-то и строгал,
Но это что-то обретало форму,
Она была объемна и строга!
Он у своей конструкции удачной
Мечтал: наступит это торжество!
До самых звезд из комнаты чердачной
Взвилась ракета — детище его.

Я улетаю в небо не один

Николай ЛУЧИН

Когда, другие звуки заглушая,
Приходит рокот мигмовских турбин,
Ты не волнуйся за меня, родная,
Я улетаю в небо не один:
Со мной друзья уходят в поднебесье,
Меня уводит Родины приказ.
В любом полете ты со мною вместе
И теплый свет твоих любимых глаз.
Со мной России милые наряды,
И хоровод светящихся берез,
Твоя улыбка видится мне рядом
В мерцаньи приближающихся звезд.
Со мною поле, где цветет пшеница,
Мне подпевает соловьиный сад.
Твое окошко маяком лучится
Сквозь облака, дожди и звездопад.

Московская область

Скорость

Борис ДУБРОВИН

На скорость летчики нажали:
Тащить их к чему.
И крылья черными ножами
Распарывают тьму.
И словно стали мы светлее,
Сроднившись с высотой,
И словно мы живем быстрее
На скорости такой.

Друг летчика

Анатолий СТЕПАНОВ

Ты, как всегда,
приходишь на стоянку
одним из первых рано поутру
в полет готовить птицу-серебрянку,
ракет могучих быстрюю сестру.

На крыльях тонких — звездочки лить
а фюзеляж весь в сполохах огня.
И рвутся неба нити золотые,
перед собою радуги гоня.
Даль полоснет
волной ударной вспышки.
Уйдет в полет, уйдет товарищ твой.
А ты, что зачарованный
мальчишка,
глядящи, как он ведет учебный бой.

Гатчина

Авиационный спорт на селе

КАКИМ ОН ДОЛЖЕН БЫТЬ?

Новь советского села впечатляет своим многообразием. Тот, кому доводилось бывать в наших колхозах и совхозах даже всего несколько лет назад, теперь, приехав вторично, будет приятно обрадован: жизнь за это короткое время успела заметно измениться. И самое замечательное, пожалуй, в том, что перемены не удивляют сельского труженика. Каждый сейчас относится к ним, как к должному. Как говорят: люди творят счастье своими руками.

Укрупнение колхозов, рост механизации работ в деревне значительно сблизили сельскохозяйственный труд с индустриальным. Широкое применение техники изменило облик деревни, технический и культурный уровень земледельца. Вместе с производственными постройками в сооружениями на селе растут новые благоустроенные дома, расширяется сеть школ и клубов, детских садов и медицинских пунктов, стадионов, магазинов и столовых. Газеты и книги, электричество и радио стали достоянием почти каждой семьи. Немало среди колхозников людей с высшим и средним образованием. Что может быть убедительнее этих фактов, свидетельствующих о коренных переменах в деревне, о великой силе колхозного строя, о героическом труде советского крестьянина, строящего в союзе с рабочим классом, под руководством партии Ленина новую, счастливую жизнь!

Партия, правительству придает огромное значение в развитии физкультуры и спорта на селе, делают все для того,

чтобы они были доступны широким массам. За последние годы многое изменилось в жизни сельского спортивного общества. Руководители хозяйств, почуствовав свою ответственность за спортивную работу, стремятся укрепить материальную базу коллективов физкультуры. Это не замедлило сказаться. В ряде мест на селе появились и новые стадионы, и новые залы, и целые спортивные комплексы.

Все это радует, вызывает чувство гордости. Однако многое в делах спортивных в беспоконт. Взять хотя бы военно-технические виды спорта. Они еще недостаточно развиты на селе. В сборных командах областей редко встретишь спортсменов из колхозов и совхозов.

Закон о всеобщей воинской обязанности, наличие в колхозах и совхозах учебных пунктов — все это создает самые благоприятные условия для привлечения допризывной и призывной молодежи к занятиям военно-техническими видами спорта.

Итак, об авиационном спорте на селе. Как способствовать его развитию? Почему мало авиационных спортсменов в сельской местности? Что следует предпринять организациям ДОСААФ, чтобы улучшить дело? Какую роль в этом могут сыграть колхозы и совхозы, комсомол, профсоюзы?

Редакция решила посоветоваться по этим вопросам с читателями «Крыльев Родины». Сегодня представляем слово товарищам из Драбовского района, Черкасской области.

РАЗМЫШЛЕНИЯ У ПРОЕКТА

Наша Михайловка — обыкновенное украинское село. Его труженики стали хозяевами своего счастья, творцами новой жизни. Крепнет экономика колхоза, растет его доход, а вместе с ним и материальные благосостояние земледельца. Дальнейшему развитию колхозного строя, созданию обилия продуктов сельского хозяйства в стране, интересам коммунистического строительства будет служить новый Примерный Устав сельхозартели, проект которого ныне обсуждает советское крестьянство.

Народ из нашей Михайловки сейчас не уходит. А самое отрадное — армейская молодежь теперь возвращается домой охотнее. Наш сельский быт мало чем отличается от городского, и заработки у колхозников, особенно механизаторов, высокие. Конечно, передний край колхозной жизни — это экономика. Но производство поддерживаетеся бытом, культурой — это, так сказать, «второй эшелон». Время такое настало: нельзя «второму эшелону» отставать от размахистого шага передовой...

Построили мы отличный Дворец культуры на 500 мест и бригадный клуб на 250 мест. Есть у нас библиотека, свой стадион. Молодежь увлекается спортом — легкой атлетикой, футболом, стрельбой. В связи с Законом о всеобщей воинской обязанности у нас усилилась оборонно-массовая работа. И все же далеко не все возможности мы используем для развития массовой физкультурной работы. Молодежь, например, интересуется авиационным спортом. Многие наши хлопцы, готовясь к службе в армии, мечтают о полете на планере, о прыжке с парашютом, хотя даже научиться управлять самолетом. Посмотрели бы вы, сколько собирается народу в нашем Двор-

це культуры — зал всегда переполнен, когда устраивается встреча в авиаторами-фронтовиками. Колхозные активисты ДОСААФ вынашивают мысль о спортивно-техническом клубе. Колхоз выделил бы средства для постройки клуба, содержал бы за свой счет инструкторов. Но каким должен быть этот клуб?

Начинается все с проекта. Обычный дом построить просто.

Иное дело — начать кирпичный, двухэтажный, в котором все, до мельчайших деталей, продумано для занятий будущих планеристов, парашютистов, авиамodelистов, радистов и т. д. Тут нужны и проект и рабочие чертежи. А когда и где ты это все получишь? И есть ли вообще такая организация, которая бы занималась проектированием на селе спортивных сооружений ДОСААФ?

Иной раз услышишь: авиационный спорт на селе — это, мол, проблема будущего, а не сегодняшнего дня. Решительно не согласен с подобными рассуждениями. Правда, в нашей Черкасской области развитие воздушного спорта в некоторой степени тормозит отсутствие авиаспортивного клуба.

Но почему бы у нас на Украине существующие областные клубы не превратить в межобластные, с тем чтобы их влиянием охватить все без исключения области республики. Межобластным мог бы стать, скажем, Кировоградский авиаспортивный клуб, а при нем создать межрайонные филиалы, которые будут обслуживать сельскую молодежь.

Мыслится это так: один или два инструктора клуба имеют свои подшефные районы. Здесь они периодически проводят семинары инструкторов кружков, подобранных из числа местных активистов оборонной работы, организуют показательные выступления авиационных

спортсменов, первые прыжки новичков с парашютом и т. д. Расходы, связанные с пребыванием клубных инструкторов в районе, могли бы взять на себя колхозы и совхозы.

Я далек от мысли давать рецепты на все случаи жизни. Это дело более компетентных людей. Правда, возникает сразу несколько проблем: аэродром, авиационная техника, инструктор-наставник. Как же быть? Спортивным аэродромом могла бы стать взлетно-посадочная площадка для сельскохозяйственной авиации, а таких площадок у нас в области немало. Техника? Если, скажем, нашему колхозу под силу построить Дворец культуры, то найдем мы средства и на покупку одного-двух планеров, парашютов, авиамodelных посылок, а несколькими колхозам под силу и самолет приобрести. Но где и на каких условиях все это покупать?

Без знающего человека, без заводилы — того, кто сам умеет что-то делать и другого научит, — не обойтись. Есть и такие люди. В нашем колхозе, например, работает немало бывших авиаторов. Назову Петра Ивановича Ткаченко, в прошлом летчика реактивного самолета. Бортинженерами работали Петр Шарпыло и Петр Степанович Ткаченко, в частях ВВС служил Леонид Овсиенко и другие. Обучи их на краткосрочных курсах, и под руководством клубных инструкторов они смогут проводить занятия по наземной подготовке.

Думается, что затронутые мною вопросы привлекут внимание общественности в тех организациях, которые призваны развивать военно-технические виды спорта.

Н. КЛИМЕНКО,
председатель колхоза имени Чапаева,
член бюро райкома партии
с. Михайловка,
Драбовского района,
Черкасской области

Главная опора

Авиационный спорт на селе... Он должен получить здесь такое же «право гражданства», как в городе. Его развитие в немалой степени зависит и от наших усилий. К сожалению, не всегда используем свои возможности. Возьму самый близкий мне спорт — парашютный. В прошлом я парашютист-десантник, а войну служил в десантных частях. Сейчас уже не прыгаю: возраст не позволяет. Но есть еще пороха в пороховницах. Немного подучиться мне на курсах или на семинаре — и мог бы проводить занятия по материальной части. Да не только я один. Инструктор райисполкома В. Камцер, партийный работник П. Щербина в войну были авиатехниками, врач В. Харченко — в прошлом летчик.

Драбовскому райкому ДОСААФ, его председателю В. Шурубуре не мешало бы знать офицеров запаса, служивших в Военно-Воздушных Силах. На них в первую очередь надо опереться райкому.

Совершенно очевидно, что перед работниками ДОСААФ стоит задача — разработать стройную систему переподготовки и учебы будущих инструкторов-методистов сельских кружков. Но такая задача не под силу одному райкому. Потребуются вмешательство областного и республиканского комитетов ДОСААФ. На наш взгляд, для этой цели следовало бы на Украине создать республиканские заочные курсы инструкторов. Опыт уже есть: в Краснодарском крае подобные курсы для сельских тренеров по легкой атлетике и спортивным играм уже действуют.

Несколько слов о сельских школах. Во многих из них отсутствуют необходимые условия для занятий спортом — авиамодельным, парашютным, допускаются нарушения во время школьных соревнований. Дети колхозников — будущее нашего спорта. А это значит, что на школьные дела ни сил, ни средств не надо жалеть. В соответствии с Законом о всеобщей воинской обязанности в школах учреждены должности военных руководителей. Нет никакого сомнения в том, что именно школьный коллектив должен стать центром спортивной работы на селе.

Идя навстречу пожеланиям молодежи, исполком поселкового Совета решил в районном центре соорудить парашютную вышку.

П. ШУЛЬГА,
председатель исполкома
поселкового Совета депутатов
трудящихся

Драбов, Черкасской области



ТРЕНИРУЮТСЯ СЕЛЬСКИЕ АВИМОДЕЛИСТЫ

С увлечением занимаются в оборонно-спортивных кружках ученики Старо-Михайловской средней школы, что в Донецкой области. Военно-патриотическую работу здесь направляет комитет ДОСААФ (председатель — И. Крючков).

Гордость школы — авиамодельный кружок, которым руководит старшеклассник комсомолец В. Сандуляк. Кружковцы — неоднократные чемпионы района. Теперь ребята строят новые модели, с которыми они выступают на Спартакиаде в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина.

На снимках: Василий Сандуляк (слева) и Виктор Щербина готовят к запуску модель воздушного боя. Еще минута, и модель Александра Богатырева будет парить в небе...

Фото В. Кулакова



ЗА ПОСЫЛКАМИ... В МОСКВУ

Молодежь нашего района гордится своими земляками-авиаторами. Любой вам расскажет о подвигах дважды Героя Советского Союза генерал-майора авиации И. Степаненко, известного парашютиста Героя Советского Союза В. Романюка. В краеведческом музее собраны многочисленные документы, рассказывающие о их патриотических делах. Именем героев названы улицы поселка, пионерские дружины в школах. Встречи с земляками превращаются в настоящий праздник для молодежи.

Многие наши парни хотят следовать примеру старших товарищей. Мечтают о службе в Военно-Воздушных Силах, а некоторые даже о том, чтобы навсегда связать свою жизнь с авиацией. А путь в небо начинают так же, как и их знатные земляки, — с авиамоделизма. Вот хотя бы энтузиасты из села Свечковки, дела которых мне хорошо из-

вестны. Сельские ребята под руководством учителя И. Голобородько строят и запускают не только летающие модели, они своими силами сконструировали планер. Здесь, как видите, действует сельское конструкторское бюро. Опытные строители малой авиации есть и в Драбовской первой средней школе.

И все же мы плохо, еще очень плохо удовлетворяем запросы сельской молодежи, вынашивающей мысль о крыльях. Вина тут и райкома ЛКСМУ, перечисленных комсомольских организаций и коллективов ДОСААФ. Больше занимаемся декларациями, а не кропотливой организаторской работой.

Почему же так? Ряд проблем воздушного спорта на селе мы не в силах сами решить. Ну, хотя бы такую, как материально-техническое обеспечение. За время, что работаю в райкоме комсомола, мне доводилось читать немало постановлений об улучшении снабжения сельских физкультурных организаций, в том числе спортсменов ДОСААФ. А вот как доходит до дела, то получается, что на нет и суда никакого нет. Есть деньги, — а колхозы и совхозы сейчас не жалуют средств для нужд молодежи —

ничего купить. Или есть деньги в твер, да не продают: для нас, сельских физкультурников, лимитов нет. Какой же тут выход?

Возьмите, например, авиамодельные посылки, крайне нужные техническим кружкам. Этих кружков у нас мало, но в ряде школ они все же работают. Юные техники не имеют самого необходимого. В сельских магазинах, как правило, посылки, моторчики не бывает.

Или проблема инструктора сельского кружка, авиационной спортивной техники. Думается, что руководящим органам ДОСААФ в комсомола следовало бы специально обсудить состояние военно-технического спорта на селе, определить пути для его массового развития.

А. КУБРУШКО,
первый секретарь райкома ЛКСМУ
Драбов, Черкасской области

ОТ РЕДАКЦИИ

Разговор об авиационном спорте на селе продолжается. Мы приглашаем включиться в него руководителей комитетов и авиаспортиклубов ДОСААФ, общественных инструкторов, тренеров, комсомольских инструкторов.

ЕСТЬ КОНТАКТ!

В кабинет начальника Брянского аэроклуба вошел среднего роста мужчина.

— Я председатель комитета ДОСААФ Бытошского сталкольного завода, — представился он, — зовут меня Владимир Алексеевич Воронков. Приехал к вам по просьбе молодежи завода...

Бывший в то время начальником клуба А. Лагерева внимательно выслушал собеседника, задал несколько обстоятельных вопросов, а затем, подумав и что-то подсчитав в уме, решил, что у клуба есть возможность помочь первичной организации в создании самостоятельного планерного клуба. Уже на другой день А. Лагерева и В. Воронков встретились с директором завода Л. Череваченко и секретарем парткома А. Кулабевым.

Уговаривать никого не пришлось. Для занятий с будущими планеристами были выделены две комнаты в заводском Доме культуры. Вскоре избрали совет клуба. Его начальником стал опытный спортсмен-планерист 1-го разряда Виктор Горбачев. Литературу, плакаты, схемы прислали из Брянска. Там же подготовили группу общественных инструкторов.

Когда теоретические занятия с начинающими планеристами подошли к концу, над рабочим поселком Бытошь появились два самолета Як-12 с планерами КАИ-12 на буксире. Вскоре доставили лебедку «Геркулес-3» и другую авиационную технику, необходимую для выполнения учебных полетов.

В. ГУРИНОВ,
начальник Брянского аэроклуба

...Первый летный день. Юноши и девушки приняли самое активное участие в разбивке старта, подготовке парашютов, буксировке планеров на старт. Полеты начались. За первым летным днем последовал второй, третий... Всего же за год совершили около двух тысяч полетов. Из 33 членов клуба 25 был присвоен третий спортивный разряд по планерному спорту.

В сентябре текущего года клуб отметил свое десятилетие. За это время из его стен вышло более двухсот спортсменов-планеристов. Некоторые из них навсегда связали свою судьбу с авиацией, стали профессиональными летчиками. Многие юноши, члены клуба, идут служить в авиационные части, поступают в военные училища. Так, в авиационных частях служат воспитанники клуба Л. Балакин, И. Куксин. Курсантом Рязанского высшего воздушнодесантного училища стал В. Жигалкин. Он отличник боевой и политической подготовки. В военных училищах учатся также В. Улякин, И. Бевв, В. Павлов.

По-прежнему внимательно относится к нуждам и запросам клуба руководитель завода. Новый его директор

Командир парашютного звена В. Никифоров проводит предпрыжковую подготовку с клинцовскими парашютистами. Фото мастера спорта В. Григорьева

Г. Алексеев часто бывает на аэродроме, помогает чем может. Видимо, скоро будет построено специальное здание для клуба.

Почти двадцать лет руководит первичной организацией ДОСААФ В. Воронков. Прямо скажу — молодая душа у него. Чтобы быть ближе к своему детищу, он освоил полеты на планерах. Первичная организация занимает первое место в области, она награждена высшей наградой Общества — «Почетным знаком ДОСААФ», знаком «За активную работу», грамотами ЦК ДОСААФ, обкома партии и облисполкома.

Подготовка молодежи к службе в Вооруженных Силах, воспитание ее в духе советского патриотизма, постоянной готовности к защите социалистической Родины — главное направление в работе заводского комитета ДОСААФ и его авиационно-технического спортивного клуба. Здесь часто проводятся встречи с ветеранами войны, Героями Советского Союза, мастерами спорта. В Бытоши побывали прославленные летчики дважды Герой Советского Союза П. М. Камозин, Герой Советского Союза П. И. Марютин. Воспитанники клуба встретились со своими земляками — генералами А. С. Желтовым и И. П. Галлицким.

Есть в клубе и трудности, и нерешенные проблемы. В частности, речь идет о выделении ему самолета Як-12 для организации буксировочных полетов на планерах за самолетом. Этот вопрос не терпит отлагательства.

Столь подробный рассказ о Бытоши вызван желанием показать, что там, где первичные организации нашего Общества инициативны, где их возглавляют люди, любящие оборонную и спортивную работу, вкладывающие в нее свою душу, а аэроклубы, в свою очередь, не замыкаются в «плановую таблицу», там и результаты налицо.

За последние годы наш клуб заметно укрепил свои контакты с первичными организациями, которые занимаются парашютным спортом, имеющим большое оборонное значение. Он развивается не только в Брянске, где расположен клуб, но и во многих городах области.

Уже в течение шести лет активно действует Новозыбковский парашютный клуб при городском комитете ДОСААФ. Насчитывает он более 100 членов. Им руководит на общественных началах работник городского жилищуправления В. Лазаренко.

Интересна история этого клуба. В начале на заводе «Волна революции» был создан парашютный кружок. Инициаторы — бывший воин-десантник Ю. Шинкаренко и слесарь этого завода Ю. Зо-



лотов. В кружке занималось около 30 юношей и девушек. До начала прыжков в город командировали инструктора-парашютиста клуба для приема зачетов и проведения занятий по наземной подготовке. Затем состоялись парашютные прыжки, а также выступления спортсменов-парашютистов Брянска. Присутствовала молодежь не только завода «Волна революции», но и других предприятий и учреждений города.

После этого импровизированного авиационного праздника в городской комитет ДОСААФ начали обращаться многие председатели первичных организаций с просьбой организовать у них парашютные кружки. Прошло некоторое время, и стало ясно, что следует создать парашютный клуб при городском комитете ДОСААФ. Это решение поддержал городской комитет партии. Горисполком выделил специальное помещение. За эти годы в Новозыбкове подготовлено 8 спортсменов первого разряда, более 20 — второго и около ста — третьего. Спортсменами первого разряда стали В. Лазаренко, Ю. Лазаренко, Ю. Золотов, Ю. Шинкаренко и др. Ежегодно более ста человек выполняют свои первые прыжки. Многие юноши, получившие начальную подготовку в местном клубе, идут служить в воздушнодесантные войска. Ю. Лазаренко, заканчивающий службу в десантных войсках, подал рапорт о поступлении в Рязанское высшее воздушнодесантное училище.

В тесном содружестве работает авиаспортивный клуб и с Клинцовской городской организацией ДОСААФ. В Клинцах ежегодно готовится много начинающих парашютистов. Как и в Новозыбкове, основную работу там ведут общественные инструкторы, подготовленные в Брянске. Их возглавляет спортсмен 1-го разряда, слесарь А. Парусов. Нам кажется, что в Клинцах уже настало время организовать парашютный клуб при городском комитете ДОСААФ.

Работники парашютного звена авиаспортивного клуба — частые гости также городов Унеча и Севска. Молодежь этих районных центров любит парашютный спорт и охотно им занимается.

Действенную помощь оказывает клуб многим первичным организациям Брянска. Особенно мне хотелось бы отметить 18-е городское профессионально-техническое училище. Его директор заслуженный учитель Российской Федерации Н. Алешиин — активный поборник развития парашютного спорта. Он часто бывает в авиаспортивном клубе на занятиях, парашютных прыжках. Только в этом году свыше семидесяти учащихся выполнили свои первые прыжки с парашютом. Более десятка выпускников училища в настоящее время служат в десантных войсках.

Постоянную связь поддерживает наш клуб и с первичными организациями ДОСААФ других городских профессионально-технических училищ, медицинского училища № 1, политехнического и строительного техникумов, на заводах сталелитейном, автомобильном.

Отличными парашютистами рекомендовали себя спортсмены машиностроительного завода инженер мастер спорта В. Григорьев и электрик пераоразрядница Н. Евдокимова, гравировщица переразрядница Т. Сухорукова,

● К 100-летию СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ В. И. ЛЕНИНА

Народ и армия едины. Статья генерал-полковника авиации Н. Шиманова. По ленинскому декрету. Беседа о зарождении и развитии советского Гражданского воздушного флота.

● Под рубрикой «Герои и подвиги» печатается очерк о боевых делах летчика-истребителя Петра Худова.

● БОЕВАЯ ГОТОВНОСТЬ. БДИТЕЛЬНОСТЬ. МАСТЕРСТВО. Эти вопросы ставятся в корреспонденции из авиационной части «На горизонте грозы».

● НА НЕБЕСНЫХ СТАДИОНАХ. Продолжаем публикацию отчетов о соревнованиях по самолетному, вертолетному, парашютному, планерному и авиамodelьному спорту.

● МОЛОДЕЖИ О КОСМОСЕ. На очереди — Меркурий.

● В РАЗДЕЛЕ ДЛЯ АВИАМОДЕЛИСТОВ даются: описание модели-копии самолета Ла-5, статья о радиоуправляемых моделях, информации о зарубежной практике авиамodelизма.

● На страницах журнала вы найдете также книжное обозрение, стихи, зарисовку, уголок досуга.

техник В. Мищенко, рабочая горпромторга переразрядница Т. Лебедева, техник Е. Серков и многие другие. Все эти спортсмены ведут большую организаторскую и разъяснительную работу среди начинающих парашютистов.

На основании фактов, приведенных выше, можно подумать, что все обстоит благополучно. Но это далеко не так. Немало есть у нас крупных организаций ДОСААФ (институт транспортного машиностроения, технологический институт, камвольный комбинат), с которыми клуб почти не связан. Здесь обильная вина. И задача заключается в том, чтобы не переключать ее друг на друга, а совместно наладить на этих предприятиях занятия по военно-техническим видам спорта.

Постоянно заботясь о подготовке инструкторов-общественников для первичных организаций, клуб проводит учебные и методические сборы. Людей туда командировать городские и районные комитеты ДОСААФ. Только в этом году на сборах подготовлено 28 общественных инструкторов парашютного спорта.

В Брянском авиаспортивном клубе развивается также авиамodelьный и самолетный спорт. И по этим видам спорта мы стараемся поддерживать связь с первичными организациями ДОСААФ. Авиамodelьную лабораторию возглавляет у нас мастер спорта, инженер В. Егоров. Основные ее задачи — подготовка кадров общественных инструкторов для первичных организаций и спортсменов высших разрядов. В основном эти задачи выполняются. Ежегодно клуб готовит не менее 50 общественных инструкторов, в основном для школьных организаций. Однако в развитии авиамodelизма есть много слабых мест. Далеко не все общественные инструкторы чувствуют свою ответственность за порученное дело. Плохо с авиамodelьными материалами, горючей смесью для авиационных моторчиков.

Что касается самолетного спорта, то им занимается в основном молодежь Брянска. У нас воспитано немало опытных спортсменов. Например, инженер-инструктор В. Косоогов и пилот отряда Гражданского воздушного флота М. Бахлаев на зональных соревнованиях выполнили нормы мастеров спорта. Успешно осваивают полеты на самолетах Г. Винокуров, И. Афонина, студенты политехнического техникума В. Емельянов, Ю. Емельянов, И. Легчило, рабочие автомобильного завода В. Симон, В. Григорьев, Л. Пенякина, В. Рогожев. Систематически проводятся внутриклубные соревнования по самолетному спорту. Команды комплектуем по предприятиям, т. е. по первичным организациям ДОСААФ. В прошлом году было 5 команд по 3 человека. В этом спортсмены-пилоты представляют 12 первичных организаций. Теперь мы сумели создать 7 команд.

Вступая в 1968/69 учебный год, коллектив авиаспортивного клуба принял социалистические обязательства в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина. Мы обязались: подготовить 4 мастеров спорта, 25 спортсменов первого разряда, 32 спортсмена второго разряда, 126 — третьего, 25 общественных инструкторов парашютного спорта, 50 общественных инструкторов по авиамodelьному спорту. Есть все основания считать, что клуб успешно справится со своими обязательствами. Поручкой тому наши контакты с первичными организациями ДОСААФ, чувство высокой ответственности коммунистов и комсомольцев Брянского авиаспортивного клуба за дело, которое им доверено.



Красные следопыты 538-й школы разбирают очередную почту.

вой славы 276-й бомбардировочной авиационной дивизии, одного из прославленных соединений Ленинградского фронта.

Глинский выступил в школе, рассказал о славных летчиках этой дивизии. По адресам, которые он знал, пошел первый десяток писем. В газете «Советская Россия» опубликовали объявление о создании музея 276-й дивизии. Прошло совсем немного времени, и в адрес красных следопытов школы стали поступать ответные письма.

«Мы, ветераны 276-й бомбардировочной авиационной дивизии, проживающие в Киеве, генерал-лейтенант запаса Андреев и полковник запаса Душин, искренне, от всего сердца выражаем нашу признательность за проводимую вами патриотическую работу...»

«С большим волнением прочел ваше письмо. Вы начали большое и хорошее дело. Идея создать музей 276-й бом-

ЛЕНИНГРАД, 538-Я ШКОЛА

— Если вы интересуетесь военно-патриотической работой среди школьников, сходите в 538-ю школу, там вы узнаете много интересного, — сказали мне в Ленинградском авиаспортивном клубе ДОСААФ.

Она молода, эта школа, ей всего четвертый год. На земле, где стоит ее здание, еще недавно был пустырь, а в 41-м проходила линия окопов. Теперь здесь район новостроек, и улица носит название Новаторов. Рядом — проспект Народного ополчения. Связь нового, молодого с героическим прошлым живет здесь не только в названиях улиц.

В школе — перемена, по коридору носится ребятня, задиристые мальчишки и гомонящие девчонки. Обычная перемена, и ребята такие же, как в любой другой школе. Они пронесаются мимо, а я стою и читаю бесчисленные грамоты: «За первое место... За первое место...» Кажется, что грамот больше, чем самих ребят, которые их заслужили: «Лучшему батальону «Зарницы», «Победителю соцсоревнования в честь 50-летия ВЛКСМ», «Победителю смотра комсомольских организаций школ», Грамота о награждении школы почетным знаком ДОСААФ... Потом я увидел переходящее Красное Знамя Кировского райкома комсомола, почетные вымпелы и другие награды. Глядя на них, я все время думал о том, что школе идет всего четвертый год.

Беседую с ее учениками.

— Я теперь живу далеко, — сказал девятиклассник Сергей Сидорцов, — но

в другую школу на переяду. Знаете, какие здесь ребята! Мы очень любим свою школу.

— Мы в школе, как дома, — добавил его друг Сережа Строганов.

А вот слова Саши Почтарева:

— Учусь в 10 классе, очень жаль, что последний год, из школы не хочется уходить.

Патриот своей школы, патриот своего города, патриот своей Родины — все это звенья одной цепи. Ковать ее начинают в школе. Во всех школах ведется военно-патриотическая работа, но о том, как она организована в 538-й, все же стоит рассказать.

Начиналась она стихийно. Один класс собирал материал о Дзержинском, другой о Кирове, третий — об одном из авиационных полков. Это были первые шаги, пробные, иногда на ощупь, как всегда бывает сначала. Инициаторам военно-патриотической работы на первых порах хотелось просто заинтересовать ребят, привлечь к полезному делу в свободное от занятий время.

Директор школы Александр Афонич Черненко, участник Великой Отечественной войны, поддерживал все начинания педагогов в этом направлении, но чувствовал, что военно-патриотической работе в школе не хватает системы, размаха, определенной конкретной цели. Однажды он поделился своими раздумьями с фронтовым товарищем, летчиком Героем Советского Союза Сергеем Глинским. В разговоре родилась идея — создать при школе музей бое-

бардировочной авиационной Гатчинской дважды краснознаменной, орденов Суворова и Кутузова дивизии — благородное и увлекательное дело. Вы познакомьтесь с замечательными людьми. Многих нет уже в живых, но вы узнаете о славных делах, которые они совершили ради счастья и свободы всех нас, — пишет из Москвы летчик В. Д. Карцев.

«Очень рад, что вы занимаетесь большим и нужным делом», — откликается из Ельцы Герой Советского Союза Н. М. Ролин.

В письмах сообщались новые адреса, круг переписки расширялся. В школу стали поступать фронтовые фотографии, вырезки из газет, письма с фронта, личные вещи летчиков. Активную помощь в создании музея оказали ветераны дивизии, живущие в Ленинграде: А. Дрилевский, М. Колокольцев, Н. Ключко и другие. Большое участие приняли родные погибших летчиков. Непосредственно в школе всю организаторскую работу возглавили вместе с директором преподаватели Софья Романовна Свердловая, Ольга Владимировна Винокурова, Александра Федоровна Анисимова, Светлана Алексеевна Саломэ и другие.

Но главную работу, что особенно важно, выполняли сами школьники. Увлечение романтикой подвига героев Великой Отечественной войны характерно для ребят школьного возраста. Но одно дело прочесть о герое в написанной

кем-то книге, совсем другое — написать о нем самому, на основе лично собранных материалов. Одно дело увидеть лицо героя в книге, другое — самому достать его фотокартонку для своего музея, для будущих, еще не написанных книг. Работа по созданию музея придавала романтике поиска конкретный характер, причала к ответственности за порученное дело, способствовала проявлению инициативы.

Всегда приятно видеть результат собственного труда, а вдвойне приятно, если этот труд вызывает благодарность других. Станьте на место любого школьника, представьте его чувства, когда ему, пионеру или комсомольцу, благодарно жмет руку герой войны или когда ему в его товарищам зачитывают такой похвальный адрес:

«Мы, бывшие воины-ветераны 276-й бомбардировочной авиационной дивизии, сегодня, в день рождения этого авиационного соединения, с чувством большой признательности и благодарности отмечаем ваши дела, в результате которых вы получили право носить имя дивизии... Мы высоко ценим то, что вы, наше молодое поколение, нашли нужным и возможным наряду с учебной возродить славные боевые традиции Вооруженных Сил Советского Союза и создали у себя в школе Музей боевой славы...»

В этот день, 12 декабря 1968 года, на торжественную встречу приехало более 70 ветеранов дивизии из разных концов страны. Многие из них не виделись десятилетиями и ничего не знали друг о друге. Именно здесь впервые после войны встретились бывшие командиры 1 и 3-й эскадрилий 34-го гвардейского авиаполка Герои Советского Союза Иван Федорович Кованев и Николай Антонович Ключко.

— Вы знаете, — сказал мне Ключко, — 538-я школа объединила нас, ветеранов.

Тот, кому довелось встретить однополчанина, да еще через 25 лет, может понять значение этих слов! А таких встреч было много. Об одной стоит рассказать особо.

Командир 2-й эскадрильи этого же полка В. Гречишкин вместе со штурманом А. Перегудовым уничтожили вражескую батарею, направив на нее свой горящий самолет. Обоим было посмертно присвоено звание Героя Советского Союза. И вот через 25 лет однополчане как бы снова увидели Перегудова: Александр Иванович был с ними в образе своего сына Валерия, студента института имени Лесгафта. Его разыскали и пригласили в школу ученики 7 В класса. Сыну 25 лет — столько, сколько было отцу в день его гибели.

— Валерий так похож на своего отца, что мы все оцепенели, — рассказывает Николай Антонович Ключко.

В этот вечер красные следопыты каждого отряда отчитывались перед ветеранами о проделанной работе. Лучшим отрядом (таких в школе пока 6) были присвоены имена Героев Советского Союза. Носить имя прославленного воина большая честь, заслужить его непросто, нужно много труда. Какой же это благородный труд, если он вызывает благодарность ветеранов, воспитывает молодых патриотов!

Мне рассказывали, что в поисках материала ребята обратились как-то к одному писателю. Тот их встретил не очень радушно. Через полгода он пришел в школу, пришел, когда ребята уже не нуждались в его помощи, а он сам нуждался в ней. Музей боевой славы школы хорошо известен, теперь сюда обращаются литераторы, историки и диссертанты. Разве это не здорово? Ребята 538-й заслуженно гордятся своим музеем.

Работа по его расширению продолжается. Красные следопыты Наташа и Лена Сорокины, Гера Булах, сестры Оля и Нина Будник, Лена Кашкадаева и Лена Блинова входят в отряд имени Героя Советского Союза Николая Боброва. По материалам, собранным этими школьниками, можно, пожалуй, написать книгу, а они говорят:

— У нас еще много работы, мы еще не все знаем. — В этих словах звучит увлеченность и требовательность к себе.

В тот вечер школа отчитывалась перед ветеранами за все. Военно-патриотическая работа тесно связана с повышением успеваемости, это хорошо понимают и ветераны дивизии, и преподаватели школы. Отличнице учебы десятикласснице Тамаре Антоновой генерал Колокольцев вручил свой памятный боевой значок. Одним приказом директора школы в почетную книгу вписаны имена Тамары Антоновой и Лены Черненко, Лены Горбуновой и Дмитрия Семенова, совершивших первые прыжки с парашютом в Ленинградском авиаспортивном клубе.

Ветераны — частые гости в школе, они бывают здесь в праздники и в будни, активно участвуют в жизни учащихся. Это оказывает большое влияние на ребят. Разве забудешь тот день, когда билет члена Ленинского комсомола тебе вручает прославленный летчик с Золотой Звездой Героя на груди! Разве забудешь, когда на открытии «Зарницы» перед строем появляется заслуженный ветеран войны, в парадном генеральском мундире, со всеми боевыми наградами, и говорит, обращаясь как будто только к тебе:

— Будьте достойны тех, чье имя вы теперь носите. Пусть это игра, но вы в ней решаете важную задачу. Сегодня она является для вас боевой, и я уверен, вы не посрамите наших с вами боевых традиций.

Как уже говорилось, в школе много наград, почетных дипломов, знаков, грамот. Их заслужили ребята, заслужили вместе с ветеранами. И еще есть люди, чьим трудом добыты эти многочисленные почетные свидетельства успеха, те, кто составляет боевой штаб школы, — педагоги.

Преподаватель труда Петр Николаевич Дмитриев задолго до начала военной игры «Зарница» объявил конкурс на создание проекта пистолета-пулемета для ее участников. Конкурс вызвал большой интерес. Было много проектов, чертежей, схем. После обсуждения выбрали лучший, а потом в мастерских школы каждый участник предстоящей игры сам делал себе автомат, который выглядел совсем как настоящий.

Преподавательницы Галина Семеновна Палий, Александра Дмитриевна Шишова, Ольга Александровна Гордон-

Гордина на занятиях находят интересные и поучительные методические приемы при сочетании обучения с военно-патриотическим воспитанием. Класс совершает поход по местам боевой славы, а потом пишет сочинение на тему «Герои не умирают». Или другой пример.

В школе знают о подвиге стрелка-радиста Курьина. В одном из воздушных боев он был тяжело ранен. Учительница литературы читает на уроке в 9-классе последнее письмо Курьина сестре:

«...Соня, я много думал над смертью, страшна она или нет. Нет, она не страшна во имя Родины, во имя грядущих светлых дней. За счастье наших детей отдать жизнь — это есть моя обязанность. Но отдать так, чтобы за одну смерть взять десятки. Я иду по стопам моего отца, который погиб в 1919 году. Он дрался за мою жизнь, я дерусь за жизнь твоих детей... Жаль только, что мало я набил еще фашистской мрази...»

Учительница предлагает сочинение. Тема: «Какие мысли и чувства охватили меня при чтении последнего письма Курьина».

На уроке физики решают задачу, связанную с определением ускорения самолета при взлете, математик своеобразно на военной основе решает тему: «Функции в графике». И так по каждой учебной дисциплине.

О том, как учащиеся относятся к военному делу, и говорить не стоит. Коллектив школы своими руками построил тир. В школе стреляют все. Более 400 учеников — члены ДОСААФ, все они активно изучают разные военные специальности. Десять старшеклассников занимаются в авиаспортивном клубе. Саша Почтарев уже окончил летное отделение. Он поступает в военное авиационное училище.

Разные увлечения и внешкольные занятия у ребят. Одни — красные следопыты, другие — в спортивном звене, третьи — в клубе интернациональной дружбы. Но чем бы ученик ни занимался после уроков, военно-патриотическое воспитание его все равно коснется. Такая уж это школа.

Ученики 1—3-х классов изучают материалы музея. Им рассказывают о подвигах героев, привлекают ко всем мероприятиям военно-патриотического направления, в которых они могут принять участие. Ученики 4—7-х классов заняты расширением школьного музея, участвуют в военных походах, играх и соревнованиях. Старшеклассники — экскурсоводы музея, лекторы, первые помощники педагогов по патриотическому воспитанию младших. Они практически осваивают военные специальности, проходят начальную подготовку к службе в армии, изучают гражданскую оборону. Так они и идут от простого к сложному, идут последовательно все десять лет.

И если вы интересуетесь военно-патриотической работой среди школьников, побывайте в 538-й школе, там узнаете много интересного, гораздо больше, чем я смог рассказать.

Г. БРАИЛОВСКИЙ
подполковник запас

На небесных стадионах

Мальчишкам снятся космодромы

Праздник ракетчиков в честь Ленинского юбилея



ТОЛЯ ФЕДОТОВ ЗАКАЛЯЕТ ХАРАКТЕР...

Толя Федотов в свои 15 лет достиг многого. Он знает, как устроен самолет, безошибочно по полету определит тип летательного аппарата, строит ракеты в авиационные модели и выступает с ними на соревнованиях. Толя живет и учится в Калуге — на родине К. Э. Циолковского. Ученик 8-го класса 12-й школы. И еще он юный космонавт. В «космическом» клубе Толя и его семьдесят сверстников под руководством инструкторов тренируются на спортивных площадках, занимаются на тренажерах, «поднимаются» в барокамерах, прыгают с парашютной вышки, изучают теорию полета.

Клубные занятия не только открывают путь в мир техники, но и помогают получить представление о службе летчика, быть собранным, дисциплинированным, аккуратным и точным. Такие качества нужны каждому и особенно ему, Толе, будущему защитнику Родины. Придя в воинскую часть или в летное училище, уже не нужно будет привыкать к авиационной или ракетной терминологии, легче осваивать военную технику.

Занятия в клубе, прежде всего, помогают лучше учиться в школе, развивают упорство. И любовь — к небу, к звездам, птицам, самолетам. И, как говорит Толя, еще закаляют его характер. Он уже сдал несколько норм спортивно-технического комплекса «Готов к защите Родины». На последних соревнованиях ракетчиков завоевал титул чемпиона области: построенная им модель-копия космического корабля «Восток» отличилась высокими летными результатами. Толя также чемпион клуба.

До призыва в армию еще далеко, а к воинской службе он настойчиво готовится. Мечтает о том, чтобы сродниться с авиацией. Так, как Миша Соловьев, как Женя Деменев. Ведь совсем недавно Миша занимался в клубе, а теперь — курсант авиационного училища.

Школьники из Калуги — один из шестидесяти двух участников вторых всесоюзных соревнований юных ракетчиков, собравшихся на родине основоположника космонавтики. Эту спортивную встречу, посвященную ленинскому юбилею, организовали ЦК ВЛКСМ и ЦК ДОСААФ. На нее съехались ребята со всех концов страны. Из городов, дорогих нашему сердцу: Гагарина — родины первого в мире космонавта, Житомира — родины выдающегося конструктора космических кораблей С. П.

Королева, Коропа, что на Черниговщине, — родины Н. И. Кибальчича.

Минуты открытия чемпионата надолго оставят след в памяти. В торжественном марше проходят юные космонавты, ракетчики, авиаторы. Их умы занимают космос, сверхдальние перелеты и межпланетные путешествия. И кто знает, может быть, многие из тех, кто сейчас в строю, — это завтрашние летчики, рабочие, конструкторы, будущие покорители неба.

...Над аэродромом в грамзаписи звучит голос Константина Эдуардовича Циолковского:

«У нас, в Советском Союзе, много юных летателей — так я именую детей-авиамodelистов, детей-планеристов, юношей на самолетах... На них я возлагаю самые смелые надежды. Они помогут осуществить мои открытия...»

Эти слова великого русского ученого живут в самых дерзновенных мечтах мальчишек.

И как напутствие через выступления старших — летчика-космонавта Героя Советского Союза А. С. Елисеева, генерал-лейтенанта авиации Героя Советского Союза А. Д. Якименко — проходила мысль: чем больше отдашь себя в труде, тем больше получишь счастья. По-отцовски звучал наказ: учитесь и учитесь. Учитесь — приобретать все новым и новым знаниям.

Почетный гражданин Калуги Алексей Станиславович Елисеев зачитывает приветственное письмо летчиков-космонавтов СССР ракетомоделистам — участникам вторых всесоюзных соревнований.

«...Мы внимательно следим за вашими делами, за вашими первыми шагами и верим, что для многих из вас модели ракеты и ракеты-носителя станут стартовой площадкой в космос.

Пройдут годы, и сбудутся ваши мечты, как в свое время сбылись наши. Одни из вас, ребята, возьмут в руки штурвалы космических кораблей и полетят к иным планетам, другие будут создавать новые межпланетные корабли, третьи станут инженерами ракетостроения и будут помогать первым и вторым. Это дело недалекого будущего. Ведь мы с вами живем в такой прекрасной стране, как наша, где любая мечта, если захотеть, обязательно сбудется. Учитесь, держайте творitel!»

Есть дерзать! — словно отвечает строй. В небо со специальных установок и миниатюрного космодрома, по-

добно огненным стрелам, взлетают модели первых опытных ракет К. Э. Циолковского, построенные мальчишками второй половины двадцатого века. И это символично. Гремит трехкратный салют в честь первопроходцев Вселенной Ю. А. Гагарина и В. М. Комарова, чьи имена названы призы соревнований.

Теперь небо наполняется гулом авиационных двигателей. Его хозяевами становятся авиационные спортсмены ДОСААФ — летчики, парашютисты и вертолетчики — участники воздушно-спортивного праздника. Юным друзьям они показали, чего можно достигнуть, если отлично владеть техникой и постоянно совершенствовать свою выучку. Старшие товарищи как бы говорили ребятам, с радостным волнением следившим за тем, что происходило в воздухе: путь в небо и для вас открыт, упорнее трудитесь!

Чемпионат ракетчиков — не только праздник. Это еще и экзамен на спортивную зрелость. Как же сдала его наша юность?

ЧЕМПИОНАМИ НЕ РОЖДАЮТСЯ

Немного статистики. Первенство страны оспаривала 21 команда. В личном зачете — 147 ракетчиков, вне конкурса — 15. 428 моделей, зарегистрированных техкомом. Ракетопланы двух классов, копии ракет-носителей космических кораблей (их было 36, значительно больше, чем в прошлом году), одноступенчатые на продолжительность спуска на парашюте, грузоподъемные (стартовали впервые) для подъема однотонного груза — 28,3 г и двойного — 56,6 г.

Запускались ракеты с пяти стартовых площадок. На подготовку и пуск — 3 минуты. Каждый участник выступал дважды (одна секунда полета — очко, один метр высоты — очко).

Четырехдневная спортивная борьба была острой и напряженной (смотри спортивно-технические итоги). Погода (низкая облачность, дождь, порывистый ветер) осложняла запуски, и на успех могли рассчитывать более тренированные команды, выставившие многократно испытанные в спортивных боях ракеты. В Калуге уверенно стартовали не единицы, а многие участники, и в этом, пожалуй, главная отличительная черта нынешней встречи от прошлогодней. Уже первые старты обнаружили преимущество спортсменов Подмосковья, Латвии, Москвы. Полеты их ракет можно было по «почерку» узнать: мгновенный строго вертикальный подъем на голово-



Победа! Радость разделяют капитан команды Ш. Алиев и чемпион страны юный бакинec Шамир Мехтиев.

кружковую высоту. Очень устойчивые модели (это достигается правильным расположением центра тяжести и центра давления), постройку которых, чувствуется, направляют умелые руки.

Как и в прошлом году, первые — спортсмены столичной области, удостоенные приза имени Ю. А. Гагарина. Назовем победителей: Николай Вулгаков, Андрей Питель, Игорь Вычков, Георгий Яковлев, Сергей Сазонов и Николай Максимов. Победа команды — большой успех и ее тренера Николая Яковлевича Яковлева, опытного авиатора. Известный летчик-испытатель Яковлев участвовал в испытаниях Ту-104 и других крылатых машин. У вторых и третьих призеров тоже подготовленные наставники — инженер И. Кротов (Москва) и студент Рижского института инженеров гражданской авиации Сергей Апарнев, неоднократный чемпион Московской области.

Удачно выступили латышские ракетчики, они призеры по трем классам моделей из шести, что говорит о стабильных высоких результатах. Прежде чем получить право участвовать во все-

союзных стартах, спортсмены Латвии прошли через «сито» многих соревнований.

— В нынешнем году, — рассказывает директор республиканской станции юных техников В. Пургалис, — провели шестые по счету состязания на первенство Латвии. Они привлекли свыше 80 участников. Состоялись также районные встречи в Лиепае, Гулбене, Елгаве, Цесисе и в других городах.

— Кроме запусков моделей, во время таких встреч проводим также викторины по теории полета ракет, аэродинамике. Ответы на вопросы учитываются при определении личного и командного зачетов. Подобные викторины, на наш взгляд, помогают кружковцу овладеть новыми знаниями. Мы стремились как можно больше ребят охватить соревнованиями (в республике 89 ракетных кружков), с тем чтобы отобрать самых достойных на всесоюзный чемпионат. Наши надежды оправдались: довольны выступлением своей команды.

Отметим также удачу, которая выпала на долю восьмиклассника из 2-й школы Каунаса Кестутиса Бразиса: он победил по самому сложному классу — моделям-копиям космических кораблей «Восток» и «Союз». Новый чемпион награжден призом имени космонавта В. М. Комарова. Его копия ракеты-носителя корабля «Союз» весит 190 г, она снабжена двумя двигателями и парашютом диаметром 1200 мм.

Интересна по конструкции копия «Союза» москвича Юрия Филиппова. На ней пять двигателей (три в первой ступени, и по одному во второй и третьей ступенях). Полетный вес 273 г, диаметр парашюта 1200 мм.

Программа чемпионата также включала матчевую встречу четырех городов: Гагарина, Калуги, Житомира и Корола. Соревнования выиграли житомирские ракетчики, за ними — калужане.

Чемпионат выявил и теневые стороны: не все команды имели хорошие модели. Немало было ракет, которые взрывались в воздухе, едва оторвавшись от стартовой площадки, или же замедляли движение и валились набок.

Думается, что итоги калужской встречи будут тщательно изучены.

ОЧЕРЕДНЫЕ ЗАБОТЫ

Будем смотреть на вещи трезво: ракетный моделизм еще далек от совершенства. Но под лежачий камень вода не течет. Речь идет о том, чтобы все наши возможности использовать рациональнее. Сделан первый и важный шаг — популярным становится полезный вид технического творчества, одно из средств подготовки молодежи к службе в армии, мы заинтересовали им мальчишек и девчонок.

В Калуге собралось больше участников, чем в прошлом году. Впервые на всесоюзные старты вышли команды Белоруссии, Казахстана, Молдавии и Ленинграда. Лучшей стала конструкторская и спортивная выучка. И все же достигнутое еще не отвечает требованиям дня; ракетный моделизм словно «важится в собственном соку», передовой опыт не обобщается и почти не распространяется. Большинство кружков работает на базе станций юных техников, но их крайне мало. Запросы ребят, жаждущих строить и запускать ракеты, плохо удовлетворяются. Даже в Калуге очутились команды, которые по существу не представляли свои республики. Так, например, команда Армении была скомплектована из кружковцев станции юных техников без

учета их спортивных результатов. Здесь не проводились республиканские соревнования.

— И, что странно, прошло это без широкой огласки, — замечает инструктор Ереванского Дворца пионеров П. Аветисян.

Не было соревнований в ряде областей Белоруссии и других республик. Туркмения вовсе не выставила команду.

До сих пор почему-то принято считать, что ракетным моделизмом должны увлекаться только школьники. Подобные рассуждения ошибочны. Модели ракет — класс спортивный, введенный в спортивный кодекс Международной авиационной федерации. А коль так, он, казалось бы, получил такое же «право гражданства», как кордовые или свободнолетающие модели. Но почему-то этот класс в загоны у многих авиамодельных и авиаспортивных клубов, у комитетов ДОСААФ. А их задача — в содружестве со школами и внешкольными учреждениями развивать важный вид авиационного спорта и технического творчества.

В этой связи не может не вызвать удивления тот факт, что в недавно утвержденной Единой спортивной классификации по авиамодельному спорту на 1969—1972 годы не определены для спортсменов нормативы по классу ракет, а есть лишь юношеские разряды (для школьников). Непонятно также, как могло случиться, что класс ракет выпал из программы спартакиады 1970 года. Думали ли мы о том, что скоро нам придется выставлять спортивную команду на мировой чемпионат по ракетному моделизму, который состоится в Югославии?

Часто говорят: способности человека — закрома семян. Первое условие, чтобы способности «проросли», — благоприятный микроклимат, «среда», где было бы выгодно творческим задаткам каждого. Мы говорим — от каждого по способностям. Но это не только цель — программа работы. Это значит помочь молодежи «выпестовать» свой талант, воспитать самую потребность творчества.

Необходимо, видимо, прежде всего начать подготовку инструкторов и тренеров по ракетному моделизму. С какими только критериями не сталкиваешься, глядя на подбор наставников. Где-то принимают во внимание некоторую осведомленность в области авиамоделизма, где-то просто инициативность и деловитость. Трудно даже сказать, что представляют собой многие руководители кружков. А ведь речь идет о центральной фигуре в обучении ракетомоделистов — будущих авиаторов, техников, конструкторов, инженеров, космонавтов. Это очень серьезная работа, тут требуются знания и навыки на высоком профессиональном уровне.

Как и кто должен готовить инструктора, тренера? По каким программам вести занятия с кружковцами? Вопросы остаются без ответа. Правда, кое-что делается. В Московской области и Латвийской республике станции юных техников ориентируются на учителей и опытных авиаторов: с ними они регулярно проводят семинары, привлекая к чтению лекций ученых, инженеров, лет-

ПОБЕДИТЕЛИ ЗОНАЛЬНОЙ ВСТРЕЧИ

На соревнованиях авиамоделлистов Северо-восточной зоны Российской Федерации первенство оспаривали команды Марийской, Чувашской и Татарской АССР, а также Владимирской, Горьковской, Ивановской, Калининской и Рязанской областей.

В личном зачете итоговые таблицы возглавляют: В. Турусов (Рязань) — модели планеров — 1127 очков; Н. Гусakov (Иваново) — резиномоторные — 1198; Д. Морозов (Горький) — таймерные — 1132. По кордовым моделям лидировали горьковчане, завоевавшие первые места по скоростным, гоночным, копиям и моделям воздушного боя. Это — гонщики Г. Стулов и Н. Петряков (4 мин. 28 сек.), воздушный боец А. Аджетов (1068 очков), строитель копий самолетов В. Мальченков (935 очков) и скоростник А. Жебрыков (187 км/час). У пилотажников впереди — В. Еськин из Иваново — 2047 очков.

В командном зачете первые — спортсмены Горьковской области.

(Наш корр.)

Иваново

Для вас, авиамоделлисты НОВЫЕ КНИГИ ИЗДАТЕЛЬСТВА ДОСААФ

«ЛЕТИ, МОДЕЛЬ!»

Эта книга предназначена для школьников, кружковцев станций юных техников, дворцов и домов пионеров, она поможет им научиться строить летающие модели — планеров, самолетов, вертолетов, ракет и запускать их на соревнованиях.

«Лети, модель!» рассказывает о теории полета маленького самолета, о том, как составить его первый чертеж, какой нужен материал для постройки, какими пользоваться инструментами и т. д. Даются подробные описания воздушных змеев, простейших моделей и более сложных — планеров и самолетов с резинowymi двигателями.

Книга хорошо иллюстрирована, на ее страницах много чертежей, фотографий и рисунков моделей.

Авторы книги — первый в мире летчик-космонавт Ю. А. Гагарин, выдающийся советский авиаинженер О. Н. Антонов, А. С. Яковлев, ученые, инженеры, мастера спорта, тренеры, спортивные судьи, инструкторы кружков.

«Лети, модель!» — хороший подарок школьнику, кружковцу, а также спортсмену и инструктору кружка. В книге 184 стр., цена ее 1 р. 86 коп.

«МОДЕЛИ РАКЕТ»

Написанная спортсменом кандидатом технических наук М. Н. Авилыным книга рассказывает, как проектировать маленькие ракеты, рекомендует графики для определения основных конструктивных элементов, высоты и скорости полета моделей.

Новая книга — полезна для инструктора кружка и юного ракетчика. В ней 116 стр., цена 13 коп.

Книги Издательства ДОСААФ можно купить в магазинах книготоргов и «Военная книга» (Москва, Г-2, Арбат, 21) или же выпустить через отделы «Книга-почтой» (Москва, В-168, ул. Крижжановского, 14, магазин № 93).



Это Саша Герасимов, десятиклассник из 118-й московской школы. Он чемпион Советского Союза. Саша также завоевал приз «Крыльев Родины» за абсолютное достижение по классу ракетопланов.

Фото В. Антонова

американских спортсменов, по данным зарубежной печати, уже имеется несколько типов ракетных двигателей.

Решить надо и многое другое. Готовить судей. Разработать четкие положения о чемпионатах и местных соревнованиях, нормативы для спортсменов, сетку рекордов. При наличии рекордной таблицы, думается, что успех бакинско-го школьника Шакира Мехтиева (его одноступенчатая ракета провела в небе 9 минут 57 секунд) при строгом соблюдении правил ФАИ был бы зарегистрирован как рекордное достижение.

Теперь самое главное — объединить усилия активистов ДОСААФ, органов народного образования, комсомола, профсоюзов, научно-исследовательских институтов и общественности. Сесть за общий стол и определить пути массового развития ракетного моделизма.

М. ЛЕБЕДИНСКИЙ, Н. УКОЛОВ,
специальные корреспонденты
«Крыльев Родины»

Калуга

(Фотоочерк в соревнованиях ракетчиков см. на развороте вкладки).

чиков-испытателей и спортсменов. Разработали и свои программы. Инициатива, на наш взгляд, достойна внимания.

Важно стремиться поднять сегодняшнюю практику на максимально возможный научно-теоретический уровень, иметь программы кружков, стройную систему обучения и переподготовки инструкторов и тренеров.

Еще одна проблема — техника ракетного моделизма. Где сейчас купишь ракетный двигатель? Нигде! В магазинах его не продают. Если нельзя приобрести необходимого, то, естественно, мальчишка начинает самостоятельно экспериментировать, что крайне нежелательно. Недопустима «самодеятельность» школьника не имеет ничего общего с глубокими, организованными на научной основе исследованиями и экспериментами, цель которых помочь заводским конструкторам создавать добротные двигатели для серийного производства. Дело это прежде всего авиа-спортивных и авиамоделльных клубов. Важность исследований еще четыре года назад подчеркнуло Бюро президиума ЦК ДОСААФ в своем постановлении «О мерах по развитию ракетного моделизма». Пока же ничего не делается. Поэтому хвастать нам нечем.

Двигатели, которые в мизерном количестве (нельзя удовлетворить запросы и половины мастерских) выпускают полукустарные мастерские — невысокого качества. Основной — ДВ1-СМ-08, который на вооружении наших ракетчиков развивает удельную тягу всего 30 кг·сек.

а удельная тяга двигателей, например, американских соперников доходит до 85 кг·сек. Ныне Челябинский за-

вод выпустил опытные образцы АРД-2 с удельной тягой лишь 42 кг·сек.

кг (только опытные, а не серийные и каждой стоимостью... 1 р. 80 к.), но и они уже не отвечают лучшим образцам. Правда, у нас имеются двигатели ДВ-51-С-1,0 и ДВ-51-С-М-0,25 с удельной тягой 70 кг·сек. (ее можно было бы до-

вести до 90 кг·сек.). Они прошли летные и стендовые испытания, но до сих пор не налажен их серийный выпуск.

Когда же, наконец, кружковцы и спортсмены получат высококачественную технику? Время не ждет, и соперники не сидят сложа руки. У тех же

СПОРТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Командный зачет (очки).

Московская область — 1202; Латвия — 1153; Москва — 1030; Украина — 1017; Узбекистан — 982; Азербайджан — 968; Литва — 980; Армения — 952; Грузия — 936; г. Житомир — 825; Белоруссия — 812; Киргизия — 757; Таджикистан — 754; Казахстан — 726; г. Калуга — 693; Эстония — 689; Российская Федерация — 655; Молдавия — 517; Корея — 480; Ленинград — 411; г. Гагарин — 225.

Личный зачет

(первые 3 места, минуты и секунды).

Модели одноступенчатых ракет. Мехтиев (Азербайджан) — 9'57"; Москвин (Житомир) — 8'5"; Верзонис (Латвия) — 5'32".

Модели ракетопланов (двигатели с полным импульсом от 5,1 до 10 н. сек.). Коломийчук (Украина) — 2'27"; Андрус

(Белоруссия) — 1'37"; Эссаар (Эстония) — 1'34".

Модели ракетопланов (двигатели с полным импульсом от 10,1 до 40 н. сек.). Герасимов (Москва) — 3'11"; Покатишкин (Белоруссия) — 2'18"; Сазонов (Московская область) — 2'9".

Модели-копии ракет-носителей космических кораблей. Вразис (Литва) — 3'45"; Максимов (Московская область) — 2'24"; Тюрин (Узбекистан) — 2'20".

Грузоподъемные модели ракет (подъем одинарного груза на высоту в метрах). Бычков (Московская область) — 330; Верзонис (Латвия) — 289; Мачарашвили (Грузия) — 251 и Нурумхамедов (Узбекистан) — 251.

Грузоподъемные модели ракет (подъем двойного груза). Шубитидзе (Грузия) — 396; Городинский (Москва) — 315; Ульянов (Латвия) — 289.

Матч городов

Житомир — 825; Калуга — 693; Корея — 480; г. Гагарин — 225 очков.



ТЫСЯЧА ИЗ ТЫСЯЧИ

В конце июля проходило X первенство Вооруженных Сил по парашютному спорту. В соревнованиях участвовали спортсмены Военно-Воздушных Сил, воздушнодесантных войск, войск противовоздушной обороны страны и морской авиации. В каждой команде — 15 мужчин и 9 женщин (кроме моряков, которые смогли подготовить к первенству лишь шесть спортсменов). Всего в соревнованиях участвовало 106 спортсменов (из них 13 — в личном первенстве). Каждая команда была разделена на три равные группы по 5 мужчин и 3 женщины.

Программа соревнований включала 5 упражнений: № 1 — одиночные прыжки на точность приземления с высоты тысячи метров (4 прыжка); № 2 — одиночные прыжки с двух тысяч метров с выполнением комплекса фигур в свободном падении (3 прыжка); № 3 — групповые комбинированные (2 прыжка); № 4 — ночной групповой прыжок мужских команд на точность приземления с последующим движением по азимуту; № 5 — передача эстафеты в свободном падении с учетом точности приземления (2 прыжка).

Рано утром 25 июля начались соревнования по первому упражнению. Сразу же разгорелась острая борьба.

В первом прыжке 17 участников приземлились точно на алый кружок диаметром 10 см, обозначающий центр круга. Лишь 12 участников приземлились далее двух метров. Вперед вышли 4 спортсмена, дважды поразившие центр мишени, а после третьего лидировал уже только один — абсолютный чемпион мира 1966 года заслуженный мастер спорта Владислав Крестьянников (ВВС). И в четвертый раз добившись золотого результата, Крестьянников стал чемпионом Вооруженных Сил в первом упраж-

X ПЕРВЕНСТВО ВООРУЖЕННЫХ СИЛ ПО ПАРАШЮТНОМУ СПОРТУ

нении, набрав максимальное количество очков — 1000! Тут же на песчаном круге героя дня поздравила главный судья соревнований абсолютный чемпион мира 1958 года Надежда Пряхина.

Следующим после Крестьянникова приземлился спортсмен ВДВ В. Шилин. — Ноль!

Результаты Шилина на первых трех прыжках (0,00 м, 0,32 м, 0,14 м) — лучшие после Крестьянникова. Судьи хотели поздравить спортсмена, но вовремя вспомнили, что представитель ВВС В. Луганский должен повторить свой второй прыжок. Результаты Луганского на 1-м и 3-м — 0,00 м и на 4-м — 0,29 м. Багровый диск солнца уже скрывался за крышами домов, когда Луганский, уверенно вдавив в песок мягкий «пятачок», завоевал серебряную награду.

Военные парашютисты показали высокое мастерство. Несмотря на порывистый ветер, в 57 приземлениях (из 436) зафиксировано попадание точно в цель. Спортсмен с результатами 0,73 м, 0,90 м, 0,63 м, 0,29 м оказался лишь на 19-м месте!

Женщины выполняли прыжки одновременно с мужчинами. Лучшей в 1-м упражнении была А. Киселева (ВДВ), на втором месте — спортсменка ВВС Л. Нарута, на третьем — Т. Семенова (ВДВ).

Соревнования по второму упражнению продолжались два дня. Более половины участников выполнили комплекс быстрее, чем за 10 секунд. Но главными претендентами на чемпионский титул были два спортсмена — Крестьянников

и представитель ВДВ В. Пеньков. Пеньков ровно и безукоризненно выполнил комплексы фигур за 7,4; 7,3; 7,6 сек. С такой же скоростью «крутил» фигуру на первом прыжке и Крестьянников — 7,5 сек. Однако на втором он уступил сопернику целую секунду — 8,5. Возможно, сказалось утомление — Крестьянников покинул самолет последним в группе. В первом упражнении В. Пеньков занял 9-е место и отставал от чемпиона на 15 очков. А после двух прыжков второго упражнения он выиграл у лидера 13 очков и получил реальную возможность завоевать первое место в двоеборье. В этот трудный момент В. Крестьянников еще раз продемонстрировал свои блестящие спортивные способности. Быстрый каскад фигур — и судьи фиксируют лучшее за все соревнования время: 6,8 секунды! Серебряная медаль! В сумме двоеборья Владислав Крестьянников стал абсолютным



Абсолютный чемпион встречи А. Осипов
Фото В. Мальшанов

Карл-Маркс-Штадт принимает гостей

По приглашению аэроклуба ГДР в конце июля сборная команда СССР по парашютному спорту приняла участие в международных соревнованиях в Карл-Маркс-Штадте. Этот город со славными пролетарскими традициями тепло встретил представителей 9 государств: СССР, ЧССР, Болгарии, Венгрии, Польши, Финляндии, Швеции, Австрии, Швейцарии. Всего 10 мужских и 6 женских команд — 11 участ-

ников. Советский Союз был представлен мужской и женской командами в составе: Анатолий Осипов (Куйбышев) — капитан, Александр Перфенов (Москва), Леонид Ячменев (Ленинград), Борис Леонов (Саратов), Георгий Хапкин (Чебоксары), Ирина Ткаченко, Тамара Коссовская, Наташа Сергеева (все — Москва), Светлана Родионова (Куйбышев), Лариса Прусова (Мурманск). Большинство из них впервые принимали участие в международных соревнованиях. Такой подбор спортсменов не случаен — это кандидаты в первую сборную команду страны. Для них соревнования в ГДР бы-

МЕЖДУНАРОДНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ ПАРАШЮТИСТОВ

ли проверкой боеспособности и закалкой в крупном спортивном сражении. Состязания проводились по новой программе первенства мира: 4 прыжка на точность приземления, 3 — на акробатику, 3 — групповых. Все прыжки зачет. Для команды в зачет идут результаты четырех лучших по многоборью

ли проверкой боеспособности и закалкой в крупном спортивном сражении.

Состязания проводились по новой программе первенства мира: 4 прыжка на точность приземления, 3 — на акробатику, 3 — групповых. Все прыжки зачет. Для команды в зачет идут результаты четырех лучших по многоборью

ВОЗМОЖНЫХ

чемпионом Вооруженных Сил 1969 года. Второе место занял В. Пеньков, на третьем — Г. Юрко (оба ВДВ).

Среди женщин во втором упражнении вне конкуренции была спортсменка ВВС Валентина Загорская. Ее результат — на уровне 4-го места среди мужчин. С большим преимуществом Валентина завоевала и звание абсолютного чемпиона Вооруженных Сил. На втором месте — А. Киселева (ВДВ), на третьем — Л. Нарута (ВВС).

Упражнение № 4 разыграть не удалось из-за сильного ветра.

Последний день соревнований принес неожиданный результат. В 5 часов утра спортсмены начали групповые комбинированные прыжки. Напряженная борьба продолжалась около двух часов и завершилась победой команды ВВС. Лучший результат дня показала группа ВВС-3 во главе с Крестьянниковым. Все спортсмены приземлились в центр круга.

В общеконном зачете команда ВВС увеличила разрыв по отношению к команде ВДВ до 215 очков.

Несмотря на усилившийся ветер, спортсмены без перерыва приступили к розыгрышу пятого упражнения. Мужчины выполняли двойную эстафету, женщины — одинарную. От каждой группы в упражнении участвовали трое мужчин и две женщины. Перед прыжком спортсмены располагались в кабине самолета на расстоянии 1 м друг от друга. Спортсмен, прыгнувший вторым, должен был в течение 25 секунд падения передать свою эстафетную палочку первому и затем забрать эстафету у третьего. У женщин задача проще: вторая спортсменка передавала эстафету первой. Каждая передача эстафетной палочки оценивалась в 150 очков. Приземление в центр круга давало спортсмену 50 очков.

Лучше всех в этом упражнении высту-

пала третья команда воздушнодесантных войск (А. Дударь, Б. Прохоров, Г. Юрко). Всего на несколько очков отстала ВДВ-2 (Е. Бровкин, В. Пеньков, П. Лучшев), на третьем месте — ПВО-2 (В. Карпезо, В. Швецов, Е. Дроздов). Среди женских групп с большим преимуществом победили спортсменки ПВО-3 (Н. Степанова и Н. Волкова), на втором месте ВДВ-2 (И. Миллер и Э. Миллер), на третьем — ПВО-1 (Г. Курьятова и Л. Скворцова).

Спортсменов ВВС не оказалось среди призеров. Более того, мужская команда ВВС-2 получила «баранку» во втором прыжке за схождение после 25-й секунды. Такое наказание постигло несколько групп.

По этому поводу в судейской коллегии разгорелись споры. В положении о соревнованиях сказано, что при схождении после 25-й секунды участник не получает очков за все упражнение. Непонятно, который из сошедшихся участников должен быть наказан, поэтому в сложившейся практике судейства 0 очков получали все участники прыжка. Поскольку протест против этой практики поступил только после того, как стали известны результаты прыжков, то судейская коллегия справедливо решила оставить наказание в силе. Эта же неясность имеется и в положении о первенстве СССР 1969 года.

В итоге, выиграв в 5-м упражнении у команды ВВС более 500 очков, команда ВДВ вышла на первое место в многоборье, набрав 43591,51 очка. На втором месте парашютисты ВВС (43272,22), на третьем — ПВО (41786,34), на четвертом — ВМФ (36324,08).

Команда парашютистов морской авиации неизменно замыкала судейские протоколы. Причина этого — плохая организация тренировки парашютистов.

Времени в этот день оставалось мало, и организаторы решили разыграть один групповой прыжок. Результаты приземлений заставляют волноваться тех, кто еще на земле. Мужская четверка ЧССР — сумма 0,56 м, а польская — 0,75 м. Что покажут наши? В воздухе купола УТ-2. Это наши девушки, но результат — 4,86 м. Новый заход, и в воздухе ребята. Группу ведет Саша Парфенов, вот он на «прямой» и... снова «ноль» (третий в этот день). Толя Осипов и Борис Леонов повторяют его результат, а у Леонида Ячменева — 0,19 м. Сумма — 0,19 м. Лучшее достижение дня! Мы довольны началом.

Следующий день начинается с огорчений: А. Парфенов приземляется — 2,66 м (четыре «ноля» дать не так-то легко), И. Ткаченко — 12,22, Н. Сергеева — 6,59 м! Сашу в этом прыжке нельзя было узнать: он продемонстрировал все возможности купола и создал столько трудностей, что и сам не справился с ними. Ирина не создала условий для обработки цели — осталась без



Абсолютный чемпион Вооруженных Сил В. Крестьянников.

Фото В. Мальшакова

За весь сезон спортсмены — участники первенства выполнили всего по несколько десятков прыжков, да и то урывками. Видимо, еще не везде понимают, что парашютно-спортивная подготовка дополняет летную. В команде ВМФ немало талантливых спортсменов, настоящих энтузиастов парашютного спорта. При умелой тренировке они могли бы на равных бороться с победителями X первенства Вооруженных Сил.

Следует отметить хорошую и четкую организацию соревнований, гостеприимность и теплоту хозяев воздушной арены.

Ф. НЕЙМАРК,
мастер спорта, судья республиканской категории

групповые прыжки. Зачетный круг — 25 м, диаметр центра мишени — 10 см.

В первый день участники соревнований присутствовали на авиационном празднике в Лейпциге.

Новый день начался с тренировочных прыжков. Их проводили с 1000 м. Плотная дымка от десятков промышленных предприятий не позволяла начать розыгрыш упражнения на выполнение акробатических фигур, поэтому организаторы решили начать прыжки на точность приземления. Погода стояла идеальная — ветер 0—2 м/сек. В первом прыжке ребята показывают очень высокие результаты, за исключением Ячменева. У него — 2,76 м в «броске» из положения «неодохода». У девушек приземления от одного до трех метров. Второй прыжок, пожалуй, самый удачный. Особенно радостно, что у Саши Парфенова два «нолевых» попадания! Еще бы два таких прыжка! А ведь попасть в «ноль» не так-то просто, особенно в такой маленький. Судьи скупко раздают премиальные «ноли».

высоты, а Наташа, наоборот, не справилась с избытком ее. Положение наших команд ухудшилось. Надо поправлять дела.

Четвертый прыжок! Сколько надежд на него возлагают все команды: одним нужно закрепить успех, другим отыграться. Мы тоже прикидываем. На призовые места могут рассчитывать Леонов — 0,28 и Осипов — 0,44. У других претендентов: Ведлих — 0,13, Ридинг — 0,28 (оба ГДР), Попов — 0,30 (Болгария). Раньше наших прыгают немецкие спортсмены. Ридинг — 0,001 Ведлих приземляется — 2,77 м. Не выдержал... Наш Борис — 0,14. А Толя — 0,00. Теперь все решает прыжок ветерана Попова, и он с отличного захода приземляется точно в цель. Итак, Борис — третий. Первая бронзовая медаль!

У женщин борьба за первое место шла между представительницей ГДР Каркошкой и болгарской парашютисткой Андреевой. С результатом 1,98 м первой была Каркошка, Андреева — 2,35 м. Комос — 2,46 (Венгрия). Тамара

	Точность приземления				Место	Групповые прыжки					Акробатика		
	1-й	2-й	3-й	4-й		1-й	2-й	3-й	Сум-ма	Место	1-й	2-й	3-й
Осипов	0,08	0,04	0,32	0,00	4	0,00	0,49	0,13	3,6 м	1	9,0	7,2	7,0
Парфенов	0,00	0,00	2,66	0,27	22	0,00	0,98	0,03			8,4	8,9	8,5
Леонов	0,00	0,12	0,16	0,14	3	0,00	0,00	0,00			9,0	8,8	8,9
Хапкин	0,16	0,56	0,00	0,35	11	—	—	—			9,6	9,1	9,1
Ячменев	2,76	0,31	0,29	1,41	33	0,19	1,78	0,00	7,4	7,8	9,2		
Ткаченко	3,06	0,68	12,22	0,62	26	—	—	—	10,72 м	2	8,9	9,5	9,4
Коссовская	1,60	0,19	0,39	0,29	4	1,01	0,08	0,28			11,1	10,6	11,3
Родионова	1,58	0,73	0,37	0,84	7	1,16	0,52	0,00			10,8	10,3	10,0
Прусова	1,03	0,33	0,43	2,72	8	2,08	2,76	1,10			11,5	10,8	11,5
Сергеева	1,91	0,27	6,59	в к	32	0,61	0,73	0,39			11,5	11,0	11,8

Коссовская отстала от третьего места всего на 1 см. Остальные наши девушки показали хорошие результаты, но из дальнейшей борьбы выбыла Наташа Сергеева. После неудачного третьего прыжка в четвертом она вообще приземлилась вне круга.

После обеда сильные термические потоки внесли существенные поправки в распределение мест команд по групповым прыжкам. Ветер колебался от 2 до 6,5 м/сек, непрерывно меняя свое направление. В этих условиях для многих команд не хватило зачетного круга. До последнего приземления нельзя было назвать победителей хотя бы приблизительно. В первом групповом прыжке в этот день (второй прыжок по этому упражнению) впереди оказались мужские команды Болгарии — 1,89 м и ЧССР — 2,38. Среди женских команд у ГДР-II — 3,06. У наших мужчин — 3,25, у женщин — 4,09 м. Многие команды практикуют замену спортсменов. У нас тоже была возможность поставить Хапкина вместо Ячменева или Ткаченко вместо Прусовой. Но стоит ли? Хапкин может сойтись с Леоновым у цели, да и у обоих кандидатов меньше стаж групповых прыжков. Решили оставить без изменений. В третьем прыжке результаты особенно высокие. Мужские команды ГДР-II — 0,24 м, ГДР-I — 0,58 м. Все ждут команды Болгарии и ЧССР, но чехи показывают — 14,3 м, а болгары —

3,38 м. У наших ребят блестящий результат — 0,16 м! Заслуженное первое место. Девушки набирают — 1,77 м. Они — вторые за болгарскими спортсменками. Итак, четыре золотых и четыре серебряных медали!

Несколько дней нельзя было начать выполнение упражнения на акробатику. Организаторы решили разыграть вне программы кубок города по трем групповым прыжкам. Совершили только по одному прыжку. В наших группах не прыгали Леонов и Прусова. Леонов попал в интернациональную группу (два австрийца и болгарин). Результат мужской команды СССР — первый, второй была интернациональная группа. Девушки показали второй результат — за ГДР. Но это интересное упражнение до конца разыграть не удалось, так как организаторы использовали малейшую возможность для выполнения прыжков на акробатику.

В акробатических прыжках представители нашей страны всегда были впереди. И на этот раз Анатолий Осипов и Ирина Ткаченко завоевали золотые медали. Леонид Ячменев — второй, получив, как и Толя, штрафную секунду в связке сальто-спираль. Очень хорошо в этом упражнении выступили парашютисты Болгарии: Тодор Попов был третьим, а Жена Васильева и Димитрина Андреева заняли соответственно второе и третье места среди женщин. Это обстоя-

тельство нас особенно радует, так как большую помощь по акробатике им оказали советские спортсмены.

Абсолютным чемпионом встречи стал Анатолий Осипов, завоевавший четыре золотых медали, вторым — Тодор Попов (Болгария), третьим — Борис Леонов. Мужская сборная команда СССР заняла первое место — пять золотых медалей.

Звания абсолютной чемпионки встречи среди женщин удостоена болгарская парашютистка Димитрина Андреева. Наша Света Родионова — четвертая, Тамара Коссовская — пятая. Женская сборная команда СССР заняла второе место, уступив спортсменкам Болгарии.

Судейская коллегия соревнований работала четко, протестов не было. Но судьи отметили трудность определения «нолевых» результатов.

В заключение соревнований советская делегация принимала участие в показательных выступлениях перед жителями города. Восемь наших спортсменов показали расхождение с дымами с высоты 2500 м. На празднике команда ГДР демонстрировала планирующие парашюты с малыми скоростями снижения (до 3 м/сек).

Товарищеская встреча прошла в исключительно дружеской обстановке.

Е. ТКАЧЕНКО,
судья международной категории

Очки и секунды

В 13-м первенстве парашютистов Военно-Воздушных Сил участвовало 145 спортсменов. Около двух третей из них — мастера спорта.

В командном зачете победу одержали парашютисты Туркестанского военного округа (капитан команды мастер спорта Юрий Баранов), а среди женщин — спортсменки Уральского военного округа (капитан команды мастер спорта Тамара Кувыкина).

Абсолютными чемпионами ВВС 1969 года стали мастера спорта Валентина Загорская (Киевский округ) и Анатолий Осипов (Приволжский округ).

Среди женщин Валентина Загорская не имела соперниц, наступавших ей на

пятки». Не то было у мужчин. Зрителей и участников очень интересовал и волновал спор давних и постоянных соперников, хороших друзей, отличных парашютистов Владислава Крестьяникова и Анатолия Осипова. У обоих в прошлом не одна блестящая победа над лучшими парашютистами мира. Когда на торжественных открытиях соревнований они выходят на зеленое поле аэродрома, сплошь обвешанные спортивными медалями, жетонами и знаками победителей, восхищенные зрители проникаются безмерным уважением к этим парням.

Их спор начался с затяжных прыжков с выполнением комплекса акробатических фигур. Вот они выполнили по первому прыжку. Анатолий Осипов опередил Владислава Крестьяникова на 0,6 сек. Второй — Крестьяников выигрывает у Осипова 0,5 сек. Но в сумме двух прыжков А. Осипов впереди на 0,1 сек. Этот успех он закрепил в

прыжках на точность приземления и в результате к многим прежним титулам добавил почетное звание абсолютного чемпиона Военно-Воздушных Сил 1969 года.

Состязания привлекли внимание многих жителей города и окрестных сел. Начиная с открытия и до последнего дня соревнований к месту прыжков беспрерывно шли пешком, подъезжали на машинах, мотоциклах и велосипедах тысячи людей, которые с интересом наблюдали небо над аэродромом, то и дело вспыхивающее цветками красочных куполов.

На первенстве ВВС кандидаты в мастера спорта Владимир Кондрашов, Геннадий Гайворонский, Станислав Кононов, Валентин Кудряцев и первокурсница Нелли Зигангирова выполнили нормативы мастера спорта СССР.

А. ВАНЯРХО,
мастер спорта, судья республиканской категории



ТЫСЯЧА ИЗ ТЫСЯЧИ



На X первенстве Вооруженных Сил парашютисты продемонстрировали высокое мастерство. Четыре попадания точно в цель! Это Крестьянников. Он еще 4 раза поражает мишень — на групповых прыжках и в упражнении с передачей эстафеты в воздухе (одно из его приземлений зафиксировано на снимке справа).

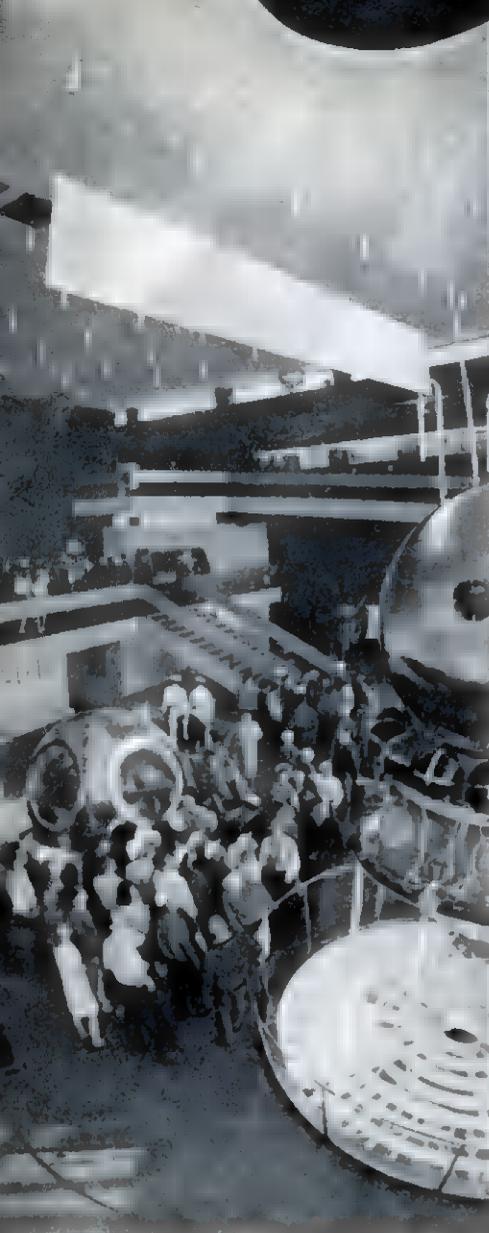
К званию мастера спорта Валентины Загорецкой — абсолютная чемпионка ВВС, рекордсменка мира, теперь добавилось еще — абсолютная чемпионка Вооруженных Сил. Молодец, Валя!

Эти девушки — парашютистки десантных войск. Они впервые завоевали медали на крупных соревнованиях — Алла Киселева (слева) — чемпионка по прыжкам на точность приземления, «бронза» досталась ее подруге Татьяне Семеновой.

Парашютистам интересен рассказ летчика 1-го класса Владимира Веселовского (в центре). Он не занял призового места на чемпионате, но уже добился хороших результатов. Владимир — мастер спорта, совершил более 600 прыжков.

Фото Э. Гладкова и Р. Силина.





Это фотоочерки о ракетчиках — участниках всесоюзного конкурса, завоевавшего победу.

Три дня шли спортивные поединки в небе Калуги. Юные спортсмены союзных республик, Москвы, Ленинграда, городов Калуги и Коропа — оспаривали лично-командное первенство по ракетному делу. Они штурмовали небо маленькими ракетами, построенными на занятиях, помогают ребятам познать первоначальные основы ракетного дела, открыть путь в мир ракетной техники, ракетной службе в Советской Армии, особенно в ракетных частях.

Гости Калуги побывали в Государственном музее имени К. Э. Циолковского, встретились с авиаторами — ветеранами авиации, членами ДОСААФ, ознакомились с выставкой авиационно-спортивной уроченной и открытию всесоюзных соревнований.

На наших снимках: слева — в Государственном музее имени К. Э. Циолковского. На выставке авиационно-спортивной примерить парашют, сесть за штурвал самолета или винтокрыла.

В центре — на калужском аэродроме. Летчик-космонавт А. С. Елисеев приветствует участников и гостей всесоюзных соревнований — ракетчики Московской области (справа налево): Илья Ганов, Николай Максимов, Сергей Сазонов, Андрей Питель, капитан команды Н. Я. Яковлев.

Справа — Талия Дубатовкина. Она из Калуги и защитница своего города. А это чемпионы Советского Союза: Вася Коломиец и Шубитидзе (Грузия). Надо внимательно следить за полетами

МАЛЬЧИШКИ





ната, о тех, кто
 имены — предста-
 Гагарина, Житоми-
 ным классам мо-
 юими руками. Ув-
 основы летного в
 иться к будущей
 космонавтики имени
 воздушными спортс-
 й техники, при-
 космонавтики име-
 ни. Здесь можно
 ашины.
 Советского Союза
 ований. Чемпионы
 ков, Николай Бул-
 Яковлев и тренер
 живную честь род-
 (Украина) в Костя
 солерников!
 Фото В. Антонова

КАМ СЯТСЯ КОСМОДРОМЫ





Так назвали участники состоявшегося в Москве международные соревнования авиамоделлистов. В них приняли участие спортсмены Болгарии, ГДР, Коре́йской Народно-Демократической Республики, Польши и Советского Союза. Команды оспаривали первенство по трем классам моделей свободного полета. По таймерным победу одержали авиамоделлисты Советского Союза, резиномоторным — ГДР, по лланерам — команда Болгарии. В личном зачете впереди: Е. Вербицкий (СССР), Пек Чан Сен (КНДР) и Д. Бодуров (Болгария).

На снимках сверху: Е. Вербицкий и третий призер таймерного старта Е. Ишемински (Польша). Болгарские спортсмены Г. Ане- стев, К. Абаджиев и Д. Бодуров — сильнейшие по моделям ллане- ров. В центре: А. Ошатс, В. Донне и И. Лефлер из ГДР. Они — луч- шие по резиномоторным моделям. Внизу: идут запуски. Спортс- мен из Коре́йской Народно-Демократической Республики Пек Чан Сен — первый на резиномоторном старте. (Подробно об этой меж- дународной встрече читайте в следующем номере журнала).

Фото Т. Мельника

СТАРТЫ ДРУЖБЫ



На кубок «Белое золото»

Добравшись на попутной до Сосновского поворота, в ожидании машины я остановился на перекрестке дорог. Серая лента асфальтированной магистральной Фрунзе — Ош, вилась среди густой тени карагача, уходила к заснеженным отрогам Киргизского Ала-Тоо. На фоне белой кромки облаков высоко в небе кружил Ан-2.

— Так и есть, опоздал к открытию, — с досадой подумал я.

Из-за поворота вынырнул учебный «газик». Молоденький, в пушком над верхней губой, паренек без слов понял все: поддал газу, и мы помчались к аэродрому ДОСААФ.

Обширное летное поле. Ровное, как скатерть. Стрекочут кузнечики. Над головой хлопнул парашют. Раскрылся и завис разноцветным куполом.

— Интересно, кто там спускается? Кому выпала честь открыть зональную встречу?

С этой мыслью я подошел к группе парашютистов, и Игорь Грабовский из Казахстана, хорошо запомнившийся мне по прошлой встрече, ответил:

— В воздухе киргизы. Они прыгают первыми.

— Следующий Симоненко, — услышал знакомую фамилию.

Щелкнул секундомер.

— Левая... правая... сальто... левая... правая... сальто, — диктует судья.

— Отлично!

Итак розыгрыш кубка «Белое золото», учрежденного Советом Министров Узбекской ССР в 1965 году, начался. На этой встрече, помимо розыгрыша кубка, команды-победительницы завоевывали право принять участие в финальном турнире чемпионата СССР в Рязани.

Второй раз в киргизском небе встретились сильнейшие спортсмены из братских республик Средней Азии и Казахстана. Наряду с маститыми спортсменами, неоднократно участниками среднеазиатских и всесоюзных турниров, такими как Анатолий Данчев и Эдем Эскандеров (Узбекистан), Игорь Грабовский и Юрий Лопарев (Казахстан), Эдик Кандольский (Таджикистан), Вячеслав Богданов и Юрий Корнюшин (Туркмения), Анатолий Симоненко, Владимир Абросимов, Татьяна Сапова (Киргизия) в состав команд вошли молодые спортсмены — В. Шалаев, А. Сидоркин, В. Сивухин, Г. Максименко, А. Абдуразаков, В. Алиманова и К. Рахимова, Н. Василенко и А. Мицюкова.

Спортсмены выступали по программе первенства СССР. Кроме прыжков, в программу соревнований были включены военно-прикладные элементы — обязательный комплекс наземных уп-

ражнений: стрельба, гранатометание, бег, подтягивание на перекладине.

У командного пультя трудится начальник летной части Валентин Дворников, рядом волнуется за общий распорядок Владимир Аркадьевич Дементьев — начальник Фрунзенского авиаспортивного клуба. В отдалении от них веером расположились судьи. Разыгрываются фигурные прыжки.

У одной из труб — судья республиканской категории Владимир Васильевич Шишов. Он, казалось, слился с трубой и цепким взглядом следит за каждым движением покинувшего борт самолета парашютиста. От его внимания не ускользает ни одна ошибка, допущенная при выполнении комплекса фигур воздушной акробатики.

— Левая, правая, минус 45, сальто... — быстро и четко секретарь выводит условные знаки в судейской записке. И вот так весь день.

Вдруг резко потянул горный ветер, разбросав по всему небу кучевые облака. Чернеешее вдали, на кромке гор, небольшое облачко как-то сразу надвинулось и разразилось проливным дождем. Дождь прошел так же быстро, как и начался. Настроение от неожиданного «гостинца» приподнялось. Воздух очистился от пыли, стал светлым и ароматным.

Вновь загудели моторы. Очередная группа направилась на осмотр парашютов. Другая продолжала укладку.

До конца дня невозможно было выяснить, кто же лучше всех выполнил «тридцатку». После первых прыжков лидерами стали Эдем Эскандеров и Анатолий Симоненко, Валентина Алимона и Татьяна Сапова.

Очень хорошо выступали узбекские спортсмены — мужчины. Буквально по пятам за ними шли таджикские и киргизские парашютисты. И вот подсчитаны очки, все поздравляют мастера спорта Анатолия Симоненко — инструктора Фрунзенского клуба и первоазрядницу Валентину Алимову из Узбекистана. Они стали чемпионами по фигурным прыжкам.

Самая упорная и напряженная борьба развернулась во время прыжков на точность приземления с высоты тысячи метров.

Группа спортсменов направляется к самолету. Всколыхнувшись от тугой струи воздуха, низко пригнулась трава. Самолет набирает высоту. Судьи приготовились. Судьи ждут. Они в любую минуту готовы зафиксировать флажками первое прикосновение к земле.

Один за другим прыгают парашютисты. Приближается заветный «пятячок». Здесь проверяется мастерство спортсмена, ориентация, чувство высоты, воля к победе, умение владеть парашютом. Грамотно зашел на цель, сумел ее «обработать» — твоя победа, не сумел — довольствуйся достигнутым. Три раза прыгал мастер спорта Анатолий Данчев — капитан команды из Узбекистана, три раза подходил к «пятячку», и все время — высшая оценка. Точно в цель! Молодец Анатолий! Владимир Абросимов — второй, а его одноклубник Владимир Артамонов — третий.

Среди женщин лучше всех выполнила это упражнение кандидат в мастера спорта Ольга Юшина — Киргизская ССР.

В групповых прыжках на точность приземления вновь, как и в предыдущие дни, сильнейшими оказались узбекские парашютисты. Всего на 14 см отстали от них таджикские ребята, опередив фрунзенцев.

В очень красивом упражнении — передаче эстафеты в воздухе — недостижимыми для всех оказались мужчины и женщины из Киргизии — Татьяна Сапова и Антонина Мицюкова, Анатолий Симоненко, Владимир Абросимов и Владимир Чумачев. Зрители с восторгом наблюдали, как эти способные спортсмены в строго отведенное время без заминки выполнили сложное упражнение и, почти одновременно раскрыв парашюты, приземлились в зачетный круг.

Закончились соревнования. Подведены итоги. Шесть призов из десяти достались фрунзенским спортсменам. Кубки «Белое золото» завоевали мужчины Узбекистана (А. Данчев — капитан команды, Э. Эскандеров, С. Микусик, В. Ли-



Абсолютная чемпионка Татьяна Сапова.
Фото автора

фашкин, В. Кузнецов) и женская команда Киргизии (В. Сергей — капитан команды, Т. Сапова, О. Юшина, А. Мицюкова и Л. Кузина). Эти команды завоевали право участвовать на финальных соревнованиях первенства СССР.

По двоеборью абсолютными чемпионами Средней Азии и Казахстана по парашютному спорту стали кандидат в мастера спорта Эдем Эскандеров (Узбекистан) и вторично кандидат в мастера спорта Татьяна Сапова (Киргизия).

Прошедшая встреча показала возросшее мастерство спортсменов-парашютистов, их неуклонную волю и большое стремление к победе. На ступеньку выше поднялись спортсмены из Таджикистана и Туркмении, чего нельзя было сказать о казахских парашютистах, выступивших слабее своих возможностей.

Н. МИХАЙЛИЧЕЖО

Берегитесь равнодушия...

Ту-124 выпустил шасси. Последний разворот. Прямая. Я прильнула к иллюминатору — под крылом в голубой дымке утонул Вильнюс.

Предстоящая встреча с любимым городом, старыми друзьями-парашютистами волнует, радует. Наверно, по-прежнему в строю невозмутимый эстонец Ян Тоом, который добрый десяток лет защищает спортивную честь республики, чуть сердитый Владимир Родионов из Латвии, ленинградец Валерий Родин, безмерно влюбленная в небо Она Гуделене из Литвы. У нее растут сын и дочка. Работа в конструкторском бюро. Трудно. Но еще труднее навсегда проститься с белым куполом, запахом аэродрома. Многие ветераны с десятилетним стажем уже сложили парашютное оружие, но остались верны парашютизму, только теперь они надели судейские повязки.

Подъехал трап.

— Здравствуй, Вильнюс!

Столица Советской Литвы — сколько нового построено! Сколько света, теплоты в каждом здании, новой улице. Много в нем изменилось — не узнать. Белые Жирмунай — так называют новый район города. Пять лет назад здесь был пустырь.

Вильнюс. Он всегда пленяет приезжего необычной архитектурой, умелым сочетанием старого и нового, чистотой, спокойствием, гостеприимством.

Второй раз собрались сюда лучшие спортсмены-парашютисты из Эстонии, Латвии, Литвы и Ленинграда, чтобы помериться силами на воздушной арене на межреспубликанских зональных соревнованиях и розыгрыше кубка «Советская Прибалтика». Зачет параллельный. Команда-победительница зоны завоевывает право на участие во всесоюзном первенстве в Рязани (команда Ленинграда в зональное первенство не входит). Кроме того, вне конкурса на состязаниях выступало 30 спортсменов. Основная масса участников — молодежь. У девушек из Латвии — двадцатилетних студенток Наташи Косовой и Любы Кудыковой, монтажниц Веры Тихомировой и Варвары Бельской эта встреча первая.

Судейская коллегия решила начать состязания с розыгрыша наземного военно-прикладного комплекса. Хорошие результаты участники показали в стрельбе из пистолета. Особенно метко поражали цель бывшие десантники супруги Октябрина и Михаил Алексеевы, студентка педагогического института Галина Гитерман (Эстония), инструктор-парашютист из Каунаса Ромас Руткаускас, Валерий Ипатов из Латвии.

Бег и подтягивание — почти все выполнили зачетный норматив. Молодцы девушки! Видно, немало поработали — подтянуться пять раз оказалось совсем не трудно. Чуть хуже с гранатометаником — 25-метровый рубеж для девушек и 45-метровый для мужчин оказался не всем под силу, многие получили штрафные очки. В этом упражнении лучшую физическую закалку продемонстрировали девушки Латвии и мужская команда Эстонии, хуже всех выступили хозяева.

МЕЖРЕСПУБЛИКАНСКИЕ СОРЕВНОВАНИЯ НА КУБОК «СОВЕТСКАЯ ПРИБАЛТИКА»

На следующий день состоялось открытие состязаний...

В 12 часов выезжаем на старт. Небо безоблачно. Ветер — да почти нет его — отличная погода для прыжков. Но не так-то просто оказалось приступить к работе: один за другим пролетают над нами планеры, уходят на заправку в аэропорт ГВФ наши Ан-2 (бензовоз Вильнюсского авиаспортиклуба после капитального ремонта не удосужились промыть). И так — 3 часа на заправку каждый день. Можно было начать прыжки, один Ан-2 стоял на старте, но руководить полетами некому... Потом обад — ехать за 10 км. И опять три часа...

Солнце клонится к западу. Начинаются прыжки на точность приземления. Наконец-то! Соревнования по жребью открывают хозяева. Отличный пример подал инженер Альгис Груздис. Он первым получает высшую оценку — 250 очков. Но это в его команде единственный «ноль» — остальные приземляются



Абсолютный чемпион Прибалтики
Е. Моторин.

от 1 до 17,70 м. Результат Альгиса на первом прыжке повторяет только Владимир Матвеев (Эстония). Он и завоевал первое место по упражнению — 985,6 очка. На 1,4 очка от него отстал мастер спорта Евгений Моторин (Ленинград). На третьем — Владимир Родионов (Латвия). Среди женщин лучших результатов добилась мастер спорта Дануте Якушкайте-Мангилева (Литва). За ней Люда Назарова и Валентина Цветкова (оба — Ленинград).

По фигурным прыжкам первое место занял студент Ленинградского института авиационного приборостроения Евгений Моторин, показав время выполнения комплекса в свободном падении 8,2; 8,5; 9,2 сек. Прошлогодний абсолютный чемпион Прибалтики Борис Шестерников (Литва) был вторым и Григорий Айрепьян (Латвия) — третьим.

Среди девушек лучше время у ленинградки Людмилы Смирновой — 11,4; 9,8 и 11,0 сек. Ее подруга Валентина Цветкова — вторая и третья — О. Алексеева (Эстония).

По двоеборью звание абсолютных чемпионов Прибалтики завоевали ленинградцы Евгений Моторин (1805,2) и вторая раз — Валентина Цветкова (1544,4). Вторые места заняли Людмила Смирнова (Ленинград) и Владимир Матвеев (Эстония). На третьем — Дануте Якушкайте-Мангилева (Литва) и Владимир Потемкин (Ленинград).

Групповой прыжок — самый интересный для зрителей и существенно влияет на распределение мест в командном зачете. После двух упражнений впереди мужская команда Ленинграда. На сто очков отстают эстонцы, на 180 — литовцы. Удастся ли отыграться?

В первом же прыжке блестящего результата добились спортсмены Латвии: В. Ипатов — 0,20 м, Г. Айрепьян — 0,17, Е. Дроздов и В. Сакович приземляются точно в цель. Среднее отклонение от центра мишени — 0,09 м. Новый республиканский рекорд! В последующие три прыжка они выполнили хорошо. В итоге — чемпионы Прибалтики.

Среди женщин — ленинградки закрепили свое преимущество в командном первенстве, выиграв в этом упражнении 361 очко у ближайших своих соперниц — литовских спортсменок.

После этого упражнения латыши обошли своих соперников из Литвы и Эстонии, но их подвело четвертое упражнение — передача эстафеты в воздухе. Получив «баранку» за прыжок (передача эстафетной палочки после 25-й секунды), они уступили первенство.

Мужская команда Эстонии продемонстрировала высокое мастерство. Потеряв только 8,4 очка из 450 возможных, она стала чемпионом Прибалтики по передаче эстафеты в воздухе. Молодцы! Я. Тоом, А. Тамме, В. Матвеев, В. Иванов, М. Алексеев — дружная команда, умеющая бороться до победы. В первых упражнениях они отставали, но не сложили оружие, не растерялись, а работали хладнокровно, слаженно и завоевали право участвовать в финальных соревнованиях розыгрыша первенства Советского Сою-



за. Среди женщин лутевку в Рязань получили спортсменки Литвы.

В общеконном зачете кубок, учрежденный Вильнюсским заводом сверл, завоевали ленинградцы В. Подольский, Е. Моторин, В. Родин, В. Потемкин, А. Смирнов, В. Цветкова, Л. Назарова, Т. Измайлова, Л. Биндуль, набравшие 19597,1 очка. Командные кубки (мужской и женский) тоже достались парашютистам с берегов Невы.

В ходе соревнований норму мастера спорта по двоеборью выполнили три спортсмена, по упражнениям — шестеро, кандидата в мастера — двое, по упражнениям — 15.

Отдельные результаты по точности приземления хороши, но большинство — довольно слабы, несмотря на то, что почти все прыгали на новых парашютах УТ-2К. Спортсмены при подходе к цели делали очень много ошибок, работали резко, грубо, раскачивали купол — явно не хватало умения, техники. Жалобы участников справедливы: нет специальной литературы по прыжкам с этим парашютом, нет квалифицированных тренеров в клубах.

Не лучше положение в республиках и с выполнением акробатических фигур в свободном падении, особенно у девушек, почти никто из года в год не может перешагнуть 13-секундный барьер.

Хорошо бы приглашать инструкторов-тренеров (как это было сделано в 1967 году) на тренировки сборной команды СССР (за счет республик). Такие ежегодные сборы повышения квалификации тренеров помогли бы повысить мастерство спортсменов.

Хочется отметить четкую и хорошую работу судейской коллегии (главный судья — судья всесоюзной категории А. Кольчугина), шофера авиаспортивного клуба Р. Подласского, летчика эстонской команды Ю. Кеудуса, чего нельзя сказать о ленинградском летчике Н. Гулицеве, из-за капризов которого приходилось простаивать, терять драгоценные минуты.

Соревнования закончились. Вручены призы. Прощальный вечер. И все же эта встреча оставила не лучшее впечатление. Спортсмены размещались в палатках: кто на раскладушках, кто на деревянном полу, а кому не хватало даже постельного белья. Они использовали... парашюты, расстелили их прямо на зеленый ковер аэродрома (хорошо, что стояла солнечная погода). Не хватало машин, чтобы отвезти участников в столовую. Судейской коллегии приходилось работать в трудных условиях (располагались в проходной комнате). Беспорядок и неорганизованность часто портит настроение спортсменам.

Победительницы зональных соревнований (слева направо) Д. Шлайтайте, О. Гуделене, М. Малышко, Д. Якушнайте-Мангилева и Ю. Пашкевичуте-Гутнини. Фото автора

— Не до вас мне, — говорил заместитель республиканского комитета ДОСААФ Литовской ССР И. Асманвичус, — дел в так много.

Такое равнодушное отношение к соревнованиям чувствовалось и в авиаспортике: не срывать же полеты планиристам или тренировки летчикам. У одних сборы, другие готовятся к республиканским соревнованиям.

При планировании соревнований, конечно, нужно учитывать возможности клуба. И, вероятно, что тогда возник бы вопрос: стоило ли второй раз проводить матчевую встречу в Литве? Но раз было принято такое решение, то его надо было в честь выполнить. И если бы республиканский комитет ДОСААФ, руководство клуба проявили чуть больше внимания, желания и стараний, даже в таких условиях можно было бы провести соревнования так, чтобы не вызывать законных нареканий спортсменов.

Мастер спорта
Б. МАТУТИЕ,
специальный корреспондент
«Крылья Родины»

В АВИАЦИОННОЙ СПОРТИВНОЙ КОМИССИИ

Авиационная спортивная комиссия Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова утвердила в качестве всесоюзных рекордов достижения авиационных спортсменов:

По планерному спорту:
Скорость полета 75,363 км/час по треугольному 300-километровому маршруту, достигнутую мастером спорта И. Горюковой (Москва) 27 мая 1969 года на одноместном планере А-15. Прежний всесоюзный рекорд, принадлежавший О. Манавовой, превышен на 7,963 км/час.

По парашютному спорту:
Дневной женский одиночный комбинированный прыжок с высоты 600 м, совершенный мастером спорта Т. Кувьки-

ной (ВВС) 16 апреля 1969 года. Среднее отклонение от центра мишени составило 0,86 м.

Дневной одиночный комбинированный прыжок с высоты 600 м, совершенный мастером спорта В. Петровским (ВВС) 16 апреля 1969 года. Спортсмен дважды приземлился точно в цель — 0,00 м.

Дневной женский одиночный комбинированный прыжок с высоты 1000 м, совершенный кандидатом в мастера спорта Л. Гапанович (ВВС) 16 апреля 1969 года. Среднее отклонение от центра мишени составило 0,38 м.

Дневной одиночный комбинированный прыжок с высоты 1000 м, совершенный мастером спорта Ю. Барановым (ВВС) 16 апреля 1969 года. Результат — 0,00 м.

Дневной одиночный прыжок на точность приземления с высоты 2000 м, совершенный мастером спорта Ю. Барановым (ВВС) 17 апреля 1969 года. Результат — 0,00 м.

Дневной одиночный комбинированный прыжок с высоты 2000 м, совершенный мастером спорта В. Озолиным (ВВС) 21 апреля 1969 года. Результат — 0,00 м.

Ночной одиночный комбинированный прыжок с высоты 1000 м, совершенный

заслуженным мастером спорта В. Крестянинковым (ВВС) 22 апреля 1969 года. Результат — 0,00 м.

Ночной одиночный прыжок на точность приземления с высоты 1000 м, совершенный кандидатом в мастера спорта А. Котовым (ВВС) 22 апреля 1969 года. Результат — 0,00 м.

Ночной женский одиночный комбинированный прыжок с высоты 1000 м, совершенный мастером спорта В. Закорецкой (ВВС) 22 апреля 1969 года. Результат — 0,00 м.

Ночной женский одиночный прыжок на точность приземления с высоты 1000 м, совершенный мастером спорта Т. Кувькиной (ВВС) 22 апреля 1969 года. Среднее отклонение от центра мишени составило 1,43 м.

Материалы о достижениях В. Закорецкой, Т. Кувькиной, В. Кондрашова, Н. Ушаева, В. Белоус, А. Котова, Е. Вакалова, Д. Иванова, В. Крестянинкова, А. Осипова, Ю. Баранова, С. Попова, И. Курганова, В. Нарзикулова, А. Козловой, Л. Нарута, Г. Корнеевой, Л. Обуховой направлены в Международную авиационную федерацию (ФАИ) для утверждения их в качестве мировых рекордов.

ПОБЕДИЛИ СОВЕТСКИЕ ПЛАНЕРИСТЫ

Второй раз лучшие планеристы социалистических стран встретились на облачных дорогах в орловском небе. Первые международные соревнования проходили здесь три года назад.

В гости к советским планеристам приехали команды Болгарии, Венгрии, Германской Демократической Республики и Польши. В каждую из них входили двое мужчин и одна женщина. От Советского Союза выступали две команды и 7 спортсменов на личном первенстве.

Состязания проводились на планерах открытого и стандартного классов.

Каждый спортсмен летал на своем планере. В основном были представлены советские А-15 и польские «Фоки».

Состав участников состязаний подобран силовый. Капитан польской команды мастер спорта Андрей Кмётек — абсолютный чемпион Польши 1969 года. Ему 33 года. Планерным спортом занимается 16 лет. По профессии он инженер-летчик. Работает в проектно-бюро авиационной промышленности. В Международных соревнованиях участвовал 14 раз. В Орле летал на «Зефире».

Капитан венгерской команды Корнел Турн — заслуженный мастер спорта. Ему 35 лет, он инженер-механик, 16 лет летает на планерах и самолетах в Будапештском аэроклубе. Восемь раз участвовал в международных состязаниях и один раз — в чемпионате мира.

Болгарин Жечко Станчев — инструктор-летчик Шуменского аэроклуба. Летает 18 лет. Чемпион своей республики. Установил пять национальных рекордов.

Самой молодой по возрасту была команда Германской Демократической Республики, но по опыту она не уступала другим. Например, 32-летний Хорст Раковски — начальник аэроклуба, 14 раз встречался на соревнованиях с иностранными пилотами, а в прошлом году выступал на чемпионате мира. Летает уже 15 лет.

Среди женщин были такие известные планеристки, как Адела Данковска, Анико Виммер, Моника Верстат.

В наши команды входили также опыт-

ные бойцы мастера парящего полета Евгений Руденский, Юрий Кузнецов, Ольга Манасова, Владимир Чувиков, Иллар Линк, Марина Африканова. Все они имели достаточную подготовку, чтобы бороться за победу.

Положением о соревнованиях планеристам разрешалось входить в облака и набирать в них высоту. У нас это новшество введено впервые, и, надо сказать, все спортсмены оказались хорошо подготовленными к пилотированию по приборам.

В первый же летный день, когда разыгрывался скоростной полет по 209-км треугольному маршруту, кучевые облака имели мощное развитие, но нижняя их кромка находилась на уровне 1000—1200 м. Всем планеристам пришлось строить план своего полета с использованием облаков. Лучшее всех справился с поставленной задачей капитан команды СССР-1 киевлянин Евгений Руденский. Он мастерски выполнил полет от старта до финиша. Четыре раза Руденский в облаках набирал по 3 тысячи метров и делал большие переходы вне видимости земли. Дистанцию в 209 км он прошел на планере А-15 за 3 часа. Ближайший его соперник венгр Корнел Турн отстал на 49 минут.

Трудно сложился полет у капитана польской команды Андрея Кмётка.

— всю дорожку, — рассказывал потом Кмётек, — я шел почти по пятам Руденского. На последнем этапе я видел, как он вошел в мощное облако. У меня на пути встретилось тоже неплохое. Встал в спираль, мой «Зефир» быстро поднимался вверх. На высоте свыше двух тысяч метров планер стал обледеневать. Вскоре отказали приборы, и я потерял пространственную ориентировку. Планер сорвался в штопор... Догнать Руденского мне, конечно, не удалось.

Полет Кмётка продолжался 4 часа 19 мин. Он вышел на третье место.

Команда СССР-1, занявшая первое место (слева направо), — Ю. Кузнецов, Е. Руденский, О. Манасова.

В стандартном классе планеров первое место занял также советский паритель мастер спорта из Таллина Иллар Линк. На планере «Фока-4» он преодолел маршрут за 3 час. 37 мин. 30 сек. Вторым был москвич Юрий Кузнецов, третьим — Хорст Раковски (ГДР).

Среди женщин уверенную победу одержала москвичка Ольга Манасова. Пройдя дистанцию за 3 час. 37 мин. 09 сек., она показала второй результат дня среди всех участников встречи. На второе и третье места вышли кишиневская планеристка Людмила Клюева и Марина Африканова из города Жуковского.

На следующий день погода улучшилась и спортсмены стартовали по 321-км треугольному маршруту. Интересный тактический маневр сделала венгерская команда. Она правильно оценила метеорологическую обстановку и решила стартовать после советских планеристов, используя их в качестве ориентиров для поиска восходящих потоков. В этот день кучевые облака мощного развития не имели, входить в них не было смысла, поэтому все планеры летали на виду.

Надо отдать должное венгерским планеристам, которые в упорной борьбе сумели вырвать победу у наших спортсменов. В открытом классе планеров с лучшим временем (4 час. 04 мин.) прошел маршрут капитан венгерской команды Корнел Турн. Второе и третье места достались мастеру спорта из Львова Альберту Дурнову и Евгению Руденскому.

Несколько остро проходила борьба, можно судить по результатам полетов. Победитель в стандартном классе заслуженный мастер спорта Венгрии Дёрдь Петроци прошел 321-км треугольный за 4 час. 25 мин. 47 сек., польский планерист Казимир Гошкевич потратил на полет на 48 сек. больше. Только 2 мин. проиграл лидеру упражнения и Иллар Линк (СССР-2). Однако наиболее напряженно эта скоростная гонка под облаками велась у женщин. Всего на 11 сек. опередила москвичку Изабеллу Горохову учительница музыки из Будапешта Анико Виммер, пролетевшая маршрут за 4 час. 36 мин. 41 сек. Третье место заняла литовская планеристка Станислава Судейките.

Из 25 стартовавших планеров к финишу пришел 21. Это свидетельствовало о высоком мастерстве спортсменов и благоприятных метеорологических условиях для парящих полетов.

В третьем упражнении участникам международных соревнований предстояло совершить скоростной полет до цели с возвращением на старт общим протяжением 336 км. Лучшее время (4 час. 09 сек.) показал Евгений Руденский. Вторым в открытом классе был Андрей Кмётек, третьим Альберт Дурнов, выступавший на личном первенстве.

В стандартном классе планеров лучше всех дистанцию прошел Юрий Кузнецов (4 час. 13 мин. 05 сек.). Вторым был Дёрдь Петроци, третьим Иллар Линк.

Среди женщин быстрее всех пролетела маршрут орловская планеристка, рекордсменка мира Тамара Загайнова. У нее был второй результат дня (4 час. 07 мин. 32 сек.). Второе место заняла известная польская планеристка Адела





МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЛАНЕРНЫЕ



Десять дней в орловском небе шла напряженная спортивная борьба лучших планеристов Болгарии, Венгрии, Германской Демократической Республики, Польши и Советского Союза. На этой странице мы показываем некоторых из тех, кто добился успеха на соревнованиях.

С вышки командного пункта видно все, что делается на аэродроме. Руководитель полетов Александр Третьяков (слева сверху) дает команду по радио о подготовке к взлету. Счастливым для венгерской команды был полет по 321-километровому треугольному маршруту. Они завоевали все три первых места. Справа сверху победительница среди женщин Аннико Винмер. В открытом классе планеров первенствовал Корнел Тури (справа снизу).

Капитан польской команды Андрей Кимётек занял второе место по сумме многоборья. Он, как лучший иностранный пилот, удостоен приза газеты «Орловская правда» (справа в центре). Ниже — таллинский спортсмен Иллар Линк, завоевавший первое место среди летавших на планерах стандартного класса. Слева в центре орловская планеристка Тамара Загайнова, выигравшая первенство в полете до цели с возвращением на старт (336 км). Внизу слева болгарские планеристы Жечко Станчев (сидит в планере), установивший на соревнованиях три национальных рекорда, и Николай Понайотов перед стартом.

Фото В. Антонова



Данковска, третья Станислава Судейхита.

Из 25 стартовавших планеристов все до одного достигли цели и вернулись на аэродром вылета.

День 8 июля 1969 года особенно запомнился участникам международной встречи. Все планеристы мира называют 500-километровый замкнутый маршрут «королевским» треугольником. Далеко не каждый, даже опытный, спортсмен пролетал такую сложную дистанцию в парящем полете. И вот в четвертый день соревнований планеристы решили покорить неподдающийся маршрут в орловском небе.

После взлета спортсмены обычно выжидают, делают разведку погоды, выбирают наиболее удобный момент для старта. Но на этот раз ждать было некогда. Набрал необходимую высоту, они быстро пересекали стартовую линию.

В эфире слышались активные переговоры. Пилоты, идя друг другу на по-

принадлежавший Людмиле Коровиной. Только на 14 сек. отстала от своей старшей подруги молодая кишиневская планеристка Людмила Ключева. Она установила республиканский рекорд. Третье место заняла также советская спортсменка Ольга Манафова.

На 518-км треугольнике установил национальный рекорд и болгарский мастер спорта Жечко Станчев. Это был его третий рекорд, завоеванный на соревнованиях в Орле.

В тот день вне конкурса летели три тренера. Вылетели они последними, поэтому финиша удалось достичь лишь старшему тренеру советской команды мастеру спорта Юрию Малютину. Насколько эффективно прошел замечательный полет, говорит тот факт, что из 25 участников соревнований полностью преодолели трудную дистанцию 20. Даже на чемпионатах мира такой массовый проход «королевского» треугольника бывает редко. За один день планеристы

полет по 260-км треугольнику. Хотя маршрут по сравнению с предыдущим был в два раза короче, он оказался самым трудным. Спортсменам пришлось лететь в дождь, преодолевать районы с размытой облачностью. Из 25 вылетевших планеристов к финишу пришли только 4. Остальные были вынуждены садиться на площадках по маршруту.

Лучшее время (4 час. 46 мин.) показал Владимир Чувинов. С разрывом 7 мин. за ним пришел Андрей Кмётек, потом Евгений Руденский и Апполинар Бержинскас (Литва).

В стандартном классе планеров и среди женщин никто заданного маршрута не пролетел. Всего 9 км не дотянул до финиша Иллар Линк, у женщин ближе всех к цели была Марина Африканова, прошедевшая 221 км.

В итоге 5 разыгранных упражнений уверенно одержал победу Евгений Руденский (СССР-1), второе место занял Андрей Кмётек (Польша), третье Корнел Тури (Венгрия). Следует отметить, что из всех участников состязаний только Е. Руденский и А. Кмётек прошли полностью все маршруты, остальные в отдельных полетах терпели неудачи и садились, не долетев до аэродрома.

В стандартном классе планеров первое место занял Иллар Линк (СССР-2), второе — Юрий Кузнецов (СССР-1), третье — Казимир Гошкевич (Польша).

Среди женщин все три призовые места заняли советские планеристки — Ольга Манафова, Марина Африканова и Изабелла Горохова (очки, набранные по сумме многоборья, и распределение мест указаны в таблице).

В командном зачете с начала и до конца соревнований лидировала команда СССР-1 (Е. Руденский, Ю. Кузнецов, О. Манафова), второе место заняла команда СССР-2, третье — Венгрии.

Призы журнала «Крылья Родины», установленные за лучшие результаты, по сумме очков, набранных в двух последних упражнениях, завоевали Марина Африканова и Владимир Чувинов.

Следует отметить, что международные соревнования планеристов в целом прошли успешно. Было установлено 6 национальных рекордов, кроме того, советские спортсмены установили ряд республиканских и городских достижений. Каждый планерист пролетел в парящем полете в среднем более 1500 км. Между спортсменами социалистических стран царил дух дружбы, товарищества и взаимопомощи.

Болгарский планерист Жечко Станчев после соревнований сказал:

— Наша команда привезла с собой два планера «Фока-5», поэтому летать должны были только двое спортсменов. Хозяева любезно предложили нам свой планер А-15 и тем самым предоставили возможность участвовать в состязаниях еще одному планеристу. На советском А-15 я установил три национальных рекорда. Пролететь 500-км треугольный маршрут было моей мечтой. И вот в Орле она осуществилась. Я приношу искреннюю благодарность организаторам соревнований за помощь и теплый прием.

Руководитель венгерской команды Янош Салма заявил:

— Организация соревнований была хорошей. Особенно нам понравилась



Советский спортсмен А. Дурнов (слева) беседует с венгерскими планеристами Я. Салма, Д. Петроци, К. Тури.

мощь, передавали по радио данные о силе восходящих потоков, высоте своего полета, подсказывали, как лучше сделать переход к очередному облаку.

Прошло около двух часов, и с первого поворотного пункта судьи сообщили, что над ними на высоте тысяча метров пролетел планер А-15 с опознавательным знаком № 11. Его вел капитан второй команды СССР мастер спорта международного класса Владимир Чувинов. Захватив лидерство, он никому его не уступил до самого финиша. 518-км треугольник В. Чувинов пролетел за 6 час. 08 мин. 30 сек. и показал результат, близкий к всесоюзному рекорду. Вторым с разницей в 11 мин. финишировал Корнел Тури, третьим Альберт Дурнов, прогнавший венгерскому парителю 6 мин.

В стандартном классе планеров первым пришел мастер спорта Юрий Кузнецов (6 час. 56 мин. 54 сек.), вторым пересек финишную линию Казимир Гошкевич (Польша), третьим — Иллар Линк (СССР-2).

У женщин наименьшее время (6 час. 56 мин. 20 сек.) на маршрут затратила мастер спорта международного класса Марина Африканова. Пролетев 518 км со средней скоростью 75 км/час, она на 12 км превысила всесоюзный рекорд,

пролетели по прямой свыше 14 тысяч километров.

Все шло хорошо. Планеристы втянулись в полеты, настроились на борьбу, чувствовали себя отлично. Но неожиданно начальник соревнований В. Дзюба с ведома старшего инспектора Управления авиационной подготовки и спорта ЦК ДОСААФ В. Шмелева объявил, что два дня полетов не будет.

На посоветовавшись с руководителями команд и судейской коллегией, тт. Дзюба и Шмелев установили выходной день, а след за ним — день метеорологической части. Такое «волевое» решение вызвало у всех недоумение. На международных соревнованиях по планерному спорту в хорошую погоду выходных дней не устраивают, не проводят и специальных парковых дней. К советам представителей Федерации планерного спорта исправить допущенную ошибку начальник соревнований и инспектор не прислушались.

Два дня отличной погоды оказались потерянными. Потом начались дожди и за оставшиеся 4 дня удалось разыграть только одно упражнение — скоростной

ТАБЛИЦА РЕЗУЛЬТАТОВ ПО СУММЕ МНОГОБОРЬЯ

Тип планера	Фамилия, имя	Страна	Колич. очков	Место	Тип планера	Фамилия, имя	Страна	Колич. очков	Место
Личное первенство					Среди женщин				
В открытом классе					Командное первенство				
A-15	Е. Руденский	СССР	4694	1	A-15	О. Манафова	СССР	3827	1
«Зефир-4»	А. Кмётек	Польша	4336	2	A-15	М. Африканова	СССР	3707	2
A-15	К. Тури	Венгрия	4086	3	A-15	И. Горохова	СССР	3424	3
A-15	А. Дурнов	СССР	3838	4	A-15	Т. Загайнова	СССР	3375	4
A-15	В. Чувиков	СССР	3629	5	«Фока-4»	А. Виммер	Венгрия	3021	5
A-15	А. Бержинскас	СССР	3433	6	A-15	Л. Ключева	СССР	2797	6
A-15	Ж. Станчев	Болгария	3060	7	«Фока-4»	М. Верстат	ГДР	2451	7
A-15	О. Пасечник	СССР	3010	8	A-15	С. Судейките	СССР	2368	8
					«Фока-4»	А. Данковска	Польша	2054	9
В стандартном классе					Командное первенство				
«Фока-4»	И. Линк	СССР	4079	1	Команда	СССР-1		12578	1
«Фока-4»	Ю. Кузнецов	СССР	4057	2		СССР-2		11425	2
«Фока-4»	К. Гошкевич	Польша	3852	3		Венгрия		10763	3
«Фока-4»	Х. Раковски	ГДР	3882	4		Польша		10242	4
«Фока-4»	Д. Петроци	Венгрия	3676	5		ГДР		8911	5
«Фока-5»	С. Кендалов	Болгария	1387	6		Болгария		4447	6
«Фока-5»	Н. Понайотов	Болгария	1337	7		(в составе двух участников)			

работа летчиков-буксировщиков, которые четко и быстро поднимали планеристов в воздух, оперативно забирали севшие планеры с площадок. Я был на многих международных соревнованиях и чемпионатах мира, но такую отличную организацию полетов встретил впервые.

Капитан польской команды Андрей Кмётек перед отъездом сказал:

— Я очень доволен соревнованиями. Они проходили в сердечной товарищеской обстановке. В воздухе мы были соперниками, а на земле — друзьями. В Советском Союзе у меня и раньше были друзья, теперь их стало значительно больше. Единственно, о чем сожалеют планеристы, — это о потерянных двух летних днях, когда стояла хорошая погода для парящих полетов, а мы отдыхали.

Планеристка Германской Демократической Республики Моника Верстат заявила:

— Больше всего на соревнованиях мне понравились доброжелательность и гостеприимство советских спортсменов. Особенно хочу отметить прекрасной души человека Марину Африканову. Для меня в моих товарищей по команде полеты в Орле стали хорошей школой.

Много теплых слов высказывали и другие участники соревнований.

Надо отдать должное руководителю полетов Александру Третьякову и старшему инженеру Евгению Осипову, которые сделали все, чтобы организация и обслуживание полетов носили образцовый характер.

В ходе товарищеской встречи руководители делегаций и спортсмены обменялись мнениями по ряду вопросов, свя-



В свободные минуты перед стартом (слева направо) — Т. Загайнова, О. Пасечник, болгарский планерист Ж. Станчев и М. Африканова. Фото В. Антонова

занных с организацией соревнований и правилами их судейства. До сих пор в планерном спорте нет единого положения о международных состязаниях, как например, в футболе, волейболе, легкой атлетике и других видах спорта. Каждая страна-организатор вырабатывает свое положение и систему оценки достигнутых результатов. Ведся разговор и об увеличении высоты прохода конт-

рольных поворотных пунктов, но для этого необходима более совершенная аппаратура для судей.

Развитие планерного спорта среди женщин выдвигает вопрос об их участии в соревнованиях отдельными командами.

Встреча планеристов социалистических стран в Орле послужила хорошей школой мастерства для всех спортсменов.

И. БОБАРЬДИН,
главный судья соревнований

А. ВИНКУРОВ,
специальный корреспондент
журнала «Крылья Родины»

Соревнования

польских планеристов

В Лешно состоялись всепольские планерные соревнования, в которых приняли участие 34 планериста и в их числе двое гостей из Германской Демократической Республики. В течение двух недель было разыграно десять упражнений, причем каждое из них длилось в среднем около 6 часов. Метеорологи-

ческие условия благоприятствовали полетам.

В программе соревнований были: полеты на дальность по заданному маршруту, скоростные полеты по треугольникам в 200 и 300 км, двукратный облет 200- и 214-км треугольников и другие виды полетов.

Состязания проводились на планерах «Муха», «Яскулка», «Боция» и «Бланик».

Спортсмены в общей сложности пробыли в воздухе 1600 часов и пролетели 73 тысячи километров.

Звание абсолютного чемпиона Польши завоевал Андрей Кмётек из Варшавского аэроклуба, второе место занял Хенрик Муцзыньский, третье — Юлиан Зэбро.

На женских соревнованиях, проходивших отдельно, победу одержала планеристка Варшавского аэроклуба Люцина Кживонос, второе место заняла Пелагия Маевска, третье — Ирма Моргнер (ГДР). В числе 18 спортсменок в розыгрыше первенства Польши участвовали по одной планеристке из ГДР и Венгрии.

31-е всесоюзные

Через неделю после окончания международных соревнований орловское небо вновь заполнили аэропланы, прилетевшие сюда со всех концов страны на 31-е всесоюзное первенство по планерному спорту.

22 июля в 10 часов 30 минут победители прошлогоднего первенства страны Станислава Судейкита и Евгений Руденский подняли флаг соревнований, а через час первый планерный поезд уже оторвался от земли. В этот день спортсменам предстояло разыграть скоростной полет по 209-километровому треугольному маршруту. Свежий ветер и слабые вначале восходящие потоки значительно усложнили выполнение первого упражнения. Из 60 участников полностью прошли дистанцию 18, причём 16 из них стартовали до 13 часов. Первой чемпионкой СССР и обладательницей золотой медали стала Марина Африканова

3 час. 22 мин. Всего на три минуты отстал от него москвич Юрий Кузнецов. Третье место занял литовский планерист В. Шлюмба.

Утром 23 июля метеослужба соревнований обещала хорошую парящую погоду. Спортсменам объявили, что они полетят по 300-км треугольному маршруту. С появлением первых кучевых облаков, в 11 час. 15 мин. планеры начали подниматься в воздух. Через 30 мин. открылась стартовая линия. На этот раз спортсмены долго не задерживались перед стартом. Впереди было 305 км пути и около 6 часов полета. Первыми ушли по маршруту литовские и эстонские планеристы. Их тактика оказалась правильной. Восходящие потоки угасли рано и только они смогли пройти наибольшее расстояние. Финишировать никому не удалось. Упражнение было засчитано как полет на дальность с проходом двух поворотных пунктов.

Золотую и серебряную медали получили капитаны 1 и 2-й команд Литвы Апполинар Бержискас и Витаутас Шлюмба, пролетевшие по 239 км. Бронзовым призером стал москвич Александр Болдин (220 км). На призовые места среди женщин вновь вышли Марина Африканова (214 км) — 1-е место и Станислава Судейкита (212 км) — 2-е место. Третье место заняла спортсменка первой украинской команды Екатерина Голенко (206 км).

Так, за два дня разыграно два упражнения — казалось, начало неплохое. Однако второй день принес и неприятность. Планер, пилотируемый Юрием Слепым (команда МАП), при выполнении второго упражнения оказался на малой высоте и, попав в сильный нисходящий поток, зацепился крылом за дерево, поломался, а спортсмен получил травму ноги.

Обстоятельства и причины аварии стали известны всему составу соревнований уже к вечеру. Разбор происшествия и выводы по нему можно было сделать в тот же день или утром перед розыгрышем очередного упражнения. Но руководство соревнований отменило полеты, несмотря на отличную погоду. Дорогое время

было потеряно. Летный день сорван. К сожалению, в этот день обнаружилось еще одно нарушение. У планера спортсмена Центрального спортивного клуба В. Загайнова на площадке было повреждено крыло. Планерист, а также техники и летчики, зная о том, что планер поврежден, скрыли этот факт от судейской коллегии. Планер поздно вечером самолетом прибуksировали на аэродром и ночью заменили ему крыло. Чтобы скрыть обман, на новом крыле ликвидировали заводские номера.

После того как обмен обнаружили, судейская коллегия не разобрала и не осудила должным образом недостойное поведение В. Загайнова. А это следовало сделать, тем более, что на соревнованиях 1967 года также были случаи обмена судейской коллегии.

Третье упражнение разыгрывалось через день (25 июля). По всем данным предстояла хорошая погода. Руководство и судейская коллегия соревнований приняла решение повторить полет по 300-км треугольному маршруту. И опять пройти всю дистанцию (319 км) никому не удалось. Причиной тому послужило опоздание с началом взлета примерно на час. Спортсменам, показавшим лучшие результаты, не хватило полчасика парящей погоды, чтобы долететь до финиша. И это упражнение было засчитано как полет на дальность с проходом двух поворотных пунктов.

Золотая медаль чемпиона присуждена москвичу Александру Болдину, пролетевшему 294 км, серебряная — спортсмену Литвы Витаутасу Шлюмба, пролетевшему тоже 294 км, но затратившему больше времени. Третье место занял Евгений Руденский (292 км).

Среди женщин третий раз подряд чемпионкой стала Марина Африканова (293 км), серебряная медаль досталась Екатерине Аноховой (292 км), бронзовая — студентке Московского авиационного института перееоразряднице Алимне Габитовой (274 км).

Потом погода испортилась, в следующее, 4-е упражнение удалось разыграть лишь через четыре дня. Планеристам предстояло выполнить одно из сложных упражнений — скоростной полет по 114-км треугольному маршруту, причём требовалось облететь его дважды. Этот полет оказался самым успешным. Из 59 стартовавших спортсменов финишировали 57. Причём абсолютное большинство из них достигло мастерских нормативов.

Неудача постигла абсолютную чемпионку прошлого года С. Судейкита. Пройдя всего 31 км от старта, она не нашла восходящих потоков и совершила посадку. Судейкита потеряла сразу 995 очков из тысячи и тем самым отбросила литовскую команду с первого места на пятое.

Наименьшее время (3 час. 06 мин. 15 сек.) затратил на маршрут капитан первой команды РСФСР Владимир Чувиков. Всего 35 сек. проиграл ему капитан московской команды Юрий Кузнецов. Третий результат показал его земляк Александр Болдин. Среди женщин первое место со временем 3 час. 19 мин. 09 сек. вновь заняла одна из опытных советских планеристок Марина Африканова. Она завоевала четвертую золотую медаль подряд. Серебряная медаль досталась Тамаре Коршуновой из Белоруссии (3 час. 21 мин. 44 сек.), бронзовая — Екатерине Аноховой (3 час. 22 мин. 51 сек.).

В пятом упражнении разыгрывался скоростной полет до цели с возвращением на старт. Планеристы должны были долететь до Ельца и вернуться обратно. Общая длина маршрута составляла 304 км. Метеорологические условия благоприятствовали полету. По линии пути вытянулись кучевые облака, под



Абсолютные чемпионки СССР Марина Африканова и Евгений Руденский.

(команда Министерства авиационной промышленности), пролетевшая маршрут за 3 час. 32 мин. Серебряной медали удостоена орловская планеристка Тамара Загайнова (РСФСР-1), бронзовая медаль досталась Станиславу Судейкиту (Литва-1).

Среди мужчин победу одержал Евгений Руденский (УССР-1). Его время —

которыми планеры делали большие переходы, почти не снижаясь.

Первыми в Елец прилетели орловские спортсмены Анатолий Коваль и Тамара Загайнова. Они отметились над контрольным судейским пунктом и направились обратно. Во второй половине дня восходящие потоки стали заметно затухать. Коваль и Загайнова допустили тактическую ошибку и не смогли сохранить за собой лидирующее положение. Московский планерист Анатолий Зайцев обогнал многих соперников, вырвался вперед и должен был финишировать с лучшим временем. Однако и он допустил ошибку: на долете не учел усилившегося ветра и не достиг до финиша каких-то 500 метров. Эта ошибка стоила ему 830 очков.

Из 59 летавших спортсменов — 50 полностью прошли дистанцию. Все они выполнили мастерские нормативы или подтвердили их. Особенно отличилась москвичка Изабелла Горохова. Она опередила не только женщин, но и всех мужчин. 304-км дистанцию И. Горохова пролетела за 4 час. 32 мин. Достойной наградой спортсменки была золотая медаль чемпионики Советского Союза.



Соперники в небе — друзья на земле — слева чемпион СССР москвич Александр Болдин и серебряный призер соревнования литовец Витаутас Шлюмба.

Серебряную медаль завоевала Екатерина Анохова (4 час. 35 мин.), бронзовую — Людмила Клюева.

Среди мужчин первое место занял Евгений Руденский (4 час. 34 мин. 48 сек.), второе — Юрий Кузнецов (4 час. 37 мин.), третье — Евгений Вачасов.

Оставался последний день соревнования. По программе надо было разыграть скоростной полет по 100-километровому треугольному маршруту. Планеристы называют его спринтерской дистанцией. Метеоролог Е. Кириллова сообщила, что кучевые облака будут, однако полеты надо закончить до 16 часов. Позже начнутся ливневые осадки. В 12 часов начали образовываться кучевые облака, но выше них находился второй слой облачности и не давал им развиваться. Обстановка для планеристов оказалась сложная. Взлет планеров начался в 11 час. 45 мин.

Не успели подняться в воздух последние планеры, а первые уже пересекли стартовую линию и ушли по маршруту. В это время с севера показалась полоска голубого неба, а за ней гряды кучевых облаков. Оставшиеся спортсмены решили ждать подходе хорошей погоды. Над аэродромом распались последние кучевые облака, и большинство планеристов были вынуждены сесть, чтобы через некоторое время взлететь снова. Вернулись с маршрута и совершили посадку на аэродроме трое литовских планеристов.

Хорошая парящая погода приближалась к Орлу медленно, а стартовое время истекло. Самолеты-буксировщики вторично подняли в воздух севшие планеры, а стартовать было еще нельзя. Верхняя полена облачности погасила восходящие потоки. Осталось всего 5 минут до конца старта, когда вся лавина из 50 планеров ринулась к основному судейскому пункту, чтобы успеть пересечь 500-метровую линию из разноцветных полотнищ. Все же семеро из них, стремясь соблюсти безопасность полетов, опоздали со стартом на 1 — 1,5 мин. Несколько планеров вообще не были замечены судьями.

Обстановка перед стартом усложнилась еще более в связи с самолочными

ТАБЛИЦА РЕЗУЛЬТАТОВ ПО СУММЕ МНОГОВОРЬЯ

Команда	Фамилия спортсмена	Сумма в упражнении (очки)		Места		
		личные	командн.	мужч.	женщ.	ком.
ВССР-1	Головкин Д. Т.	2751	9495	25	—	4
»	Беляков А. А.	3623	—	9	—	—
»	Новаленко С. А.	3120	—	—	7	—
ВССР-2	Коршунов В. И.	2452	8924	30	—	9
»	Винокур Н. Н.	3195	—	15	—	—
»	Коршунова Т. И.	3276	—	—	5	—
Казах. ССР	Белоусов В. А.	1522	5948	38	—	17
»	Галева М. Т.	3091	—	III	—	—
»	Верхозина В. Т.	1334	—	—	19	—
Лат. ССР	Виталинш И. К.	2718	7120	26	—	III
»	Малкс Э. К.	1439	—	39	—	—
»	Клюева Л. Ф.	2961	—	—	12	—
Лит. ССР-1	Вержинскис А. К.	3646	9210	8	—	7
»	Вайшенла П. А.	2934	—	22	—	—
»	Судейките С. П.	2630	—	—	14	—
Лит. ССР-2	Шлюмба В. А.	4002	10095	3	—	2
»	Гармута Р. С.	3103	—	—	8	—
»	Шулинис Л. И.	2989	—	21	—	—
МАИ	Вессарабов В. Н.	2472	8133	29	—	11
»	Чубников В. И.	2225	—	35	—	—
»	Габитова А. А.	3435	—	—	4	—
МАП	Африканова Е. А.	3609	—	10	—	—
»	Африканова М. И.	3657	—	—	1	—
Молд. ССР	Тобулток В. А.	3191	8085	16	—	12
»	Стратулат Н. И.	1422	—	40	—	—
»	Клюева Л. Н.	3471	—	—	3	—
Москва-1	Кузнецов Ю. А.	3378	9147	12	—	6
»	Зайцев А. И.	2766	—	24	—	—
»	Манафова О. А.	3009	—	—	10	—
Москва-2	Тегунин Э. П.	2991	10041	20	—	3
»	Волдин А. И.	3812	—	7	—	—
РСФСР-1	Горохова И. А.	3238	—	—	6	—
»	Чувинов В. И.	2831	9458	23	—	5
»	Коваль А. Р.	3030	—	19	—	—
РСФСР-2	Загайнова Т. Н.	3596	—	—	2	—
»	Мазин А. А.	1806	7134	36	—	15
»	Суханцев В. В.	3114	—	17	—	—
»	Чашина Н. П.	2233	—	—	16	—
РСФСР-3	Потупо В. Е.	2378	5859	32	—	18
»	Чиков В. Ф.	1554	—	37	—	—
»	Июдина И. Н.	1926	—	—	17	—
Тадж. ССР	Нугузвалов М. Ф.	3506	7634	13	—	14
»	Николин В. И.	2441	—	31	—	—
»	Рачева В. А.	1890	—	—	18	—
УССР-1	Руденский Е. Г.	4355	11287	1	—	1
»	Пиллпчук Л. Я.	3906	—	4	—	—
»	Анохова Е. С.	3025	—	—	9	—
УССР-2	Вачасов Е. П.	4061	9425	2	—	6
»	Ерышко Л. И.	2364	—	33	—	—
»	Голенио Е. П.	2999	—	—	11	—
ЦСПК	Загайнов В. Д.	2265	7663	34	—	13
»	Вородавец В. И.	2545	—	28	—	—
»	Колачева А. А.	2852	—	—	13	—
Эст. ССР	Тяптин А. М.	3570	8544	11	—	10
»	Ару Р. А.	2646	—	27	—	—
»	Лаан Э. В.	2327	—	—	15	—
Личное первенство	Юрвев В. Г.	3832	—	6	—	—
»	Лини И. Х.	3884	—	5	—	—
»	Пасечники О. В.	3202	—	14	—	—

решением руководителей соревнований сократить на 15 минут стартовое время, хотя это могла сделать только судейская коллегия. В правилах судейства соревнований по планерному спорту на 1969 год сказано, что «стартовое время в каждом случае определяется судейской коллегией».

Следует сказать, что и судьи в создавшейся сложной ситуации действовали недостаточно четко и последовательно. Вначале всем опоздавшим спортсменам старт был зафиксирован. Но потом, когда выяснилось, что некоторые из них обогнали улетевших ранее планеристов и показали лучшее время, многие судьи изменили свое мнение и решили не засчитывать им результат, хотя главный судья П. Кононов, сменивший В. Шмелева, и я, как главный секретарь, остались сторонниками первого решения. Положение о соревнованиях и особенно правила судейства содержат много неточностей и поэтому дают повод для разного их толкования.

В числе наказанных оказались капитан первой московской команды Юрий Кузнецов и капитан первой команды РСФСР Владимир Чуиков. Например, Ю. Кузнецову дорого обошлось это опоздание. Он потерял золотую медаль чемпиона по упражнению, большую золотую медаль абсолютного чемпиона, а его команда вместо 2-го места оказалась на 8-м.

Звание чемпионов в скоростном полете по 100-километровому треугольному маршруту присуждено украинцам Леониду Пилипчуку и Екатерине Голенко, показавшим соответственно 1 час. 45 мин. 51 сек. и 1 час. 52 мин. 27 сек. Серебряными медалями награждены Евгений Руденский (УССР-1) и Людмила Ключева (Молдавия), бронзовыми — Евгений Вачасов (УССР-2) и Амина Габитова (Московский авиационный институт).

По сумме многоборья звание абсолютной чемпионки Советского Союза и большую золотую медаль среди женщин завоевала мастер спорта международного класса Марина Африканова, выступавшая за команду Министерства авиационной промышленности. Серебряной медали удостоена орловская планеристка мастер спорта Тамара Загайнова, бронзовой — кишиневская спортсменка мастер спорта Людмила Ключева.

Среди мужчин звание абсолютного чемпиона и большая золотая медаль присуждены мастеру спорта международного класса Евгению Руденскому,



Латвийская планеристка Людмила Ключева на озимом рубяже.

Фото А. Ковалева

серебро досталось мастеру спорта Евгению Вачасову и бронза — мастеру спорта Витаутасу Шлюмбе (Литва-2).

В командном зачете на первое место вышла первая команда Украины, набравшая 11 287 очков, на второе — вторая команда Литвы — 10 095 очков, на третье — вторая команда Москвы — 10 041 очко.

Несмотря на недостатки, ход соревнований убедительно свидетельствует о росте мастерства спортсменов. Ни на одних всесоюзных состязаниях при разыгрыше сложных маршрутов к финишу не приходило такое количество участников, как это имело место в полетах на последних упражнениях большой спортивной встречи 1969 года.

Если несколько лет назад за призовые места боролись 4—5 команд, то сейчас число их удвоилось. Появилось много молодых способных планеристов. Жаль только, что мы до сих пор вынуждены соревноваться на учебно-тренировочных планерах «бланик» и не можем провести первенства хотя бы на отечественных машинах А-15, не говоря уже о более современных конструкциях.

Д. ДВОЕНОСОВ,
мастер спорта

НОВЫЕ РЕКОРДЫ НА ВЕРТОЛЕТАХ В ВОЗДУХЕ — 40 ТОНН

Еще совсем недавно мы восхищались рекордами, установленными летчиком-испытателем первого класса В. Колошенко. В начале нынешнего года на вертолете В-12 он поднял на высоту 2951 м груз весом в 31 030 кг.

Тогда нам казалось, что наступил предел грузоподъемности для вертолетов. Но не прошло и шести месяцев, как тот же летчик блеснул новым выдающимся достижением: 6 августа с. г. он на вертолете В-12 поднял в воздух небывалый для машин этого класса груз весом 40 204,5 кг.

В одном полете установлено таким образом три рекорда: высоты 2250 м с коммерческим грузом 35 тысяч и 40 тысяч кг и рекорд максимальной грузоподъемности 40 204,5 кг на высоту 2000 м.

В составе экипажа В-12, состоящего из шести человек были: второй пилот воспитанник аэроклуба летчик-испытатель первого класса Л. Власов, штурман корабля заслуженный штурман-испытатель СССР В. Журавлев.

Теперь на счету В. Колошенко 15 рекордов, 12 из них — мировые.

В ПОЛЕТЕ ЖЕНСКИЙ ЭКИПАЖ

Ранним августовским утром с Шереметьевского аэродрома в рекордный полет поднялся вертолет Ми-8, пилотируемый мастером спорта, неоднократно рекордсменкой мира Инной Колец. В составе экипажа — второй пилот мастер спорта рекордсменка мира Людмила Исаева, штурман Галима Галимова и бортмеханик Валентина Волкова.

В тот же день полет был успешно завершен. В 16 часов 34 минуты Ми-8 плавно опустился на аэродроме аэропорта Кзыл-Ту Кокчетавской области.

В полете вертолет находился более одиннадцати часов и покрыл без посадки расстояние в 2263 км.

На счету И. Колец и Л. Исаевой по пять мировых рекордов скорости и дальности полета на вертолете Ми-8. Г. Галимова и В. Волкова были в этом полете дебютантками.

НА ПЕРВЕНСТВО РЕСПУБЛИКИ

Е. ГОЛЕНКО и Л. ПИЛИПЧУК —
ЧЕМПИОНЫ УКРАИНЫ

В Днепропетровске состоялись 17-е республиканские соревнования планеристов Украины. В них приняло участие 6 команд, 9 спортсменов выступали на личное первенство.

В скоростном полете по 104-км треугольному маршруту первое место занял Е. Вачасов, выступавший за днепропетровскую команду. В полете по

206-км треугольнику из-за плохой погоды всю дистанцию пройти никому не удалось. Наибольшее расстояние (115 км) прошел днепропетровский планерист В. Сараев. Третьим разыгрывался скоростной полет до цели с возвращением на старт $75 \times 2 = 150$ км. Из всех 26 участников соревнований финиша достиг только ровенский спортсмен Г. Семенко.

В последующих упражнениях первые места заняли Б. Стрельников из Львова, днепропетровцы Л. Пилипчук и Л. Ерышко.

Абсолютными чемпионами Украины 1969 года стали днепропетровские спортсмены — строгальщица завода имени Керла Либиххта Екатерина Го-

ленко и инструктор авиаспортиклуба Леонид Пилипчук.

Вторые места заняли учительница средней школы № 20 Львова Наталья Нехаева и преподаватель Харьковского авиационного института Евгений Вачасов, третье — крановщица Днепропетровского завода имени Петровского Вера Коваленко и начальник участка Ровенского специализированного управления «Спецэлектромонтаж» Геннадий Семенко.

В командном зачете на первое место вышли планеристы Днепропетровска, на второе — Винницы, на третье — Ровно.

Ю. СЫТНИК,
мастер спорта

В СТРАНЕ ГЕРОЕВ

М. ЧЕЧНЕВА,
Герой Советского Союза

Весной этого года делегация Комитета советских женщин посетила Демократическую Республику Вьетнам. Сегодня мы публикуем путевые заметки руководителя делегации Героя Советского Союза Марины Чечневой о встречах делегации с героями борьбы против американской агрессии.

«...Борьба вьетнамских патриотов показывает: НАРОД, КОТОРЫЙ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНО ВОРЕТСЯ ПРОТИВ ИМПЕРИАЛИЗМА, ЗА СВОБОДУ И НЕЗАВИСИМОСТЬ И НА СТОРОНЕ КОТОРОГО СТОЯТ СОВЕТСКИЙ СОЮЗ, ВСЕ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИЕ СТРАНЫ И МИРОЛЮБИВЫЕ СИЛЫ ВО ВСЕМ МИРЕ, — НЕПОВЕДИМ».

(Из призыва международного Совещания коммунистических и рабочих партий).

Вьетнам! Какой ты далекий и одновременно близкий всем нам, советским людям. Близкий по духу, по стойкости в борьбе с империализмом за честь, свободу и независимость своей страны. Твои сыновья и дочери уже много лет находятся на переднем крае всемирной борьбы между силами прогресса и реакции. Естественно, что мы, советские люди, воспитанные ленинской партией в духе интернационализма, всегда и во всем морально и материально поддерживаем борцов за народное счастье.

...Теплоход «Лазарев», на котором наша делегация в подарок поплывут в Хайфон, только что прибыл из Вьетнама. Его сразу поставили под погрузку. В два дня, вместо четырех по плану, мешки, тюки, ящики с продуктами и медикаментами, более 100 тысяч килограммов посылок с надписями «Союзу женщин Вьетнама от советских женщин» были на борту теплохода. Так портовики делом подтверждают свои дружеские чувства к героическому народу Вьетнама, свой интернационализм.

Первый день плавания. Уже далеко родные советские берега. Экипаж «Лазарева» знакомит делегатов с судном, рассказывает о рейсах, выполненных во Вьетнам за последние годы. Беседу прерывает гул моторов. К «Лазареву» приближается американский самолет-разведчик типа «Нептун». На небольшой высоте он прошел над теплоходом, сделал несколько разворотов и вновь пролетел так низко, что отлично были видны не только опознавательные знаки и номер самолета, но даже лица летчиков.

Чем ближе подходил «Лазарев» к берегам Вьетнама, тем чаще появлялись американские «визитеры». Действовали они нагло, вызывающе. Один из вертолетов военно-морских сил США находился над нашим теплоходом несколько минут. Два члена его экипажа с малой высоты фотографировали судно. После вертолета над «Лазаревым» появились два американских самолета-разведчика. Они бесцеремонно облетывали теплоход на небольшой высоте. Экипаж «Лазарева» и его капитан Владимир Васильевич Олькин, плавающий более пятнадцати лет, спокойно продолжали свою работу.

Все попытки американцев запугать советских моряков, разбиваются об их стойкость и выдержку. В установленный срок, а частенько и раньше его, советские суда входят в порты республики Вьетнам. Во время вошел в Хайфон и «Лазарев». Нашу делегацию встречают представители Союза женщин Вьетнама, партийных и общественных организаций Хайфона. Тут же, на корабле, состоялся митинг. Депутат Национального Собрания ДРВ член комитета Союза женщин Вьетнама Фан Тхи Ан от всей души поблагодарила членов делегации и экипаж теплохода «Лазарев» за доставленные подарки.

— В борьбе против американской агрессии, за независимость и свободу нашей родины, — говорит Фан Тхи Ан, — народ Вьетнама постоянно пользуется большой поддержкой и помощью КПСС, Советского правительства, советского на-

рода, советских сестер. И это глубоко запечатлено в сознании каждого вьетnamца.

Нас приглашают посетить прядильную фабрику. Это одно из передовых предприятий. Его коллектив награжден орденом и многими грамотами. Большинство работающих — женщины. Они сами и охраняют фабрику от налетов американской авиации. На специальной площадке установлен зенитный пулемет. Здесь постоянно дежурят три работницы. Сегодня на боевом посту — молоденькие девушки. Они зорко и внимательно осматривают горизонт, готовые в любую минуту дать отпор воздушному пирату. Невольно вспомнились годы Великой Отечественной войны. Тогда вот так же бдительно советские девушки охраняли жилые дома, школы, больницы и предприятия от гитлеровских воздушных бандитов.

Да, многое во Вьетнаме напоминает о трудных годах нашей страны. Всюду следы варварских налетов американской авиации. Их и сейчас, несмотря на самоотверженную работу всего населения, очень много. За четыре года необъявленной войны против Вьетнама американские интервенты, как сообщали нашей делегации вьетнамские товарищи, подвергли бомбардировкам 86 процентов провинциальных центров, большинство поселков Северного Вьетнама. Многие из них были полностью разрушены. Американские воздушные пираты атаковали 1589 школ, 607 больниц и медицинских пунктов, 628 детских садов, сотни фабрик, заводов, мастерских.

Пытались сорвать движение по дорогам, бомбардировщики разрушили почти все мосты. Но коммуникации действовали. Постоянные мосты были заменены понтонными. По трем из них мы проехали по пути из Хайфона в Ханой. Было приятно отметить безупречную четкость работы всех переправ через реки. В боях с врагом герои противовоздушной обороны Вьетнама сбили с 5 августа 1964 года по 31 октября 1968 года 3243 американских самолета.

...Столица Демократической Республики Вьетнам Ханой — весьма своеобразный город. Большинство построек восточного типа, очень узкие улицы. Единственный вид общественного транспорта — трамвай. Но линий немного. Основное средство сообщения — велосипед. Кажется, все население Ханоя на колесах. При этом на одном велосипеде удивительно ловко порой катит целая семья: впереди сидит ребенок, велосипед ведет отец, сзади, на багажнике, с вещевым мешком за спиной в ребенком на руках — женщина. Сидя на багажнике, женщины ухитряются даже читать.

...Мы едем в общину Фу Тхьонг. Нас сопровождает Нгуен Кхао Зьен Хонг. Эта хрупкая на вид пожилая женщина возглавляла в своей провинции борьбу женщин против французских колонизаторов, а сейчас самоотверженно борется против американских агрессоров, организует людей на ликвидацию последствий варварских налетов авиации. В 1966 году деревня, в которой она жила, подверглась атаке с воздуха,

Советская техника на угольных разработках в Кимери.





хотя в ней не было ни одного военного объекта, ни одного солдата.

— Почему американцы атаковали нашу деревню? Ведь они на весь мир кричат, что используют самолеты только против военных объектов?

— Это заявление для наивных людей. Американцы очень коварны. Нет предела их жестокости. Они бомбят и обстреливают ракетами мирные селения, нападают на детей и женщин, работающих на полях, как это делали во время войны с Советским Союзом гитлеровские летчики.

Об одной из таких зверских «операций» рассказала нам двадцатисемилетняя Ле Тхи Хьонг.

— В полдень 13 августа 1966 года мы закончили работу в поле и пошли домой обедать. Вдруг низко над землей пролетели три американских самолета. Потом еще и еще, и так до конца дня и всю ночь. Почти триста самолетов побывало над деревней, сбрасывая на нее свой смертоносный груз. Они убили десятки ни в чем не повинных стариков и детей, мою мать, отца, сестру и ребенка, полностью разрушили 42 жилых дома, церковь, уничтожили весь скот, все фруктовые деревья. Я ненавижу американских интервентов и стараюсь сделать все, что могу для победы.

Все силы для победы, для восстановления разрушенного врагом народного хозяйства — это стало главным в жизни народа Демократической Республики Вьетнам. Трудятся не только взрослые, но и дети. Они пасут скот, плетут корзины, переносят в них землю и камни для восстановления оросительных систем.

...Нам Динь, третий по величине город республики, центр легкой промышленности, — столица провинции Нам Ха. Кроме текстиля, провинция дает половину всей добычи соли в ДРВ. Враг учитывал важность этого района для страны и подвергал его систематическим атакам. Только на столицу провинции в июне 1965 года по март 1968 года американцы сбросили более 4 тысячи тонн разных бомб.

Враг рассчитывал запугать население. Не вышло! В небе провинции агрессоры потеряли 87 самолетов. Семь из них сбили из винтовок народных ополченцы. Защитники города сбили над Нам Динем 34 вражеских самолета. В боевые отряды вступили сотни патриотов. Женщины, заменив мужей у станков, за 8 рабочих месяцев (четыре были потеряны из-за бомбардировок) полностью выполнили годовой план, а в 1967 году, несмотря на налеты американской авиации, даже перевыполнили его. Многие труженицы комбината стали отличниками ополчения и получили звание «Ополченец решительной победы».

В Нам Дине среди других предприятий особенно выделяется текстильный комбинат, крупнейший в республике. На нем до американской агрессии работало более 20 тысяч человек. В 1965 году авиация США начала систематические бомбардировки комбината. Особенно яростными были атаки в 1966—1967 годах — до 13 налетов в сутки. И все же комбинат живет, дает продукцию. Он был рассредоточен. В городе остались лишь некоторые производства. Своевременная эвакуация позволила резко уменьшить число жертв налетов.

Из Нам Диня едем в провинцию Тхань Хоа. Американцы нанесли огромный ущерб этой самой южной провинции ДРВ, особенно ее ирригационной системе. Почти 40 тыс. тонн бомб и 20 тыс. тонн снарядов обрушили самолеты и корабли 7-го флота США на города и поселки провинции.

Много раз участвовали в боях с американскими воздушными пиратами летчики Н-ского авиаподразделения вьетнамской Народной армии и сбили 38 вражеских самолетов. За отличное выполнение воинского долга оно удостоено недавно звания «Героическое подразделение». На снимке: на аэродроме «Героического подразделения».

Радиофото ВИА—ТАСС

Дорога недолгая — всего три часа. Вереницы велосипедистов на дорогах. Всюду доброжелательные, улыбающиеся лица, ребятишки кричат: «Льень-со! Льень-со!» — так по-вьетнамски звучит «Советский Союз». На нашем пути знаменитый мост Хам Ронг. Вокруг нет живого места. Земля, деревья перевёрнуты бесчисленным количеством бомб и ракет, сброшенных американцами на этот мост, а он стоит, как израненный ветеран на боевом посту.

Для первого нападения на него 3 апреля 1965 года были использованы лучшие американские летчики. Их, как заявил один из взятых в плен воздушных бандитов, отбирал лично министр обороны США Макнамара. Почти полсотни самолетов атаковали тогда мост. Его защитники не дрогнули. Они встретили врага плотным огнем. Это был очень тяжелый бой. В нем противоборствовали мужество, стойкость и безграничная любовь к родине, к свободе, с одной стороны, и алчность (за вылеты платят доллары) наемников империализма, вооруженных новейшей техникой разрушения, — с другой. Стойкость и мужество, самоотверженность и любовь к свободе победили. Выстояли настоящие люди, выстоял и мост, который они защищали. Когда самолеты врага появлялись в районе моста, за оружие брались бойцы регулярной армии, добровольцы — жители района, молодежь, старики, женщины. С начала налетов и до дня прекращения в 1968 году бомбардировок над Хам Ронгом сбито 99 самолетов. Защитники моста получили звание героического коллектива.

Здесь, в районе моста, наша делегация познакомилась еще со многими замечательными людьми Вьетнама. Естественно, что мы, женщины, больше разговаривали не с мужчинами, а с женщинами. Вот командир группы ополчения Чан Тхи Хов. Тоненькая, в горячим взглядом блестящих глаз, она много раз участвовала в отражении налетов на мост, брала в плен сбитых американских летчиков. Такая же маленькая, подвижная, с двумя черными косами героиня Вьетнама Нго Тхи Туен. Ей было 19 лет, когда она проследила свое имя. Во время ожесточенных боев она одна подносила стокилограммовые ящики с боеприпасами к орудиям, доставляла с другого берега впасть продовольствие и патроны. Нго Тхи Туен мечтает побывать в Советском Союзе, о котором она уже много знает из газет и книг.

...Мы снова в Ханое. В представительстве Национального Фронта Освобождения Южного Вьетнама нашу делегацию встречает исполняющий обязанности главы представительства Нгуен Фу Соай, члены представительства, две девушки-партизанки — Нгуен Тхи Кьен и Нгуен Тхи Хонг Май. Они рассказывают о боевых действиях национально-освободительной армии Южного Вьетнама, патриотических сил юга страны, наносящих внезапные и тяжелые удары по американским и сайгонским войскам.

Двадцатилетняя партизанка Нгуен Тхи Кьен родом из Да Нанга. Своими глазами девушка видела преступления, которые совершали американские солдаты, оккупировавшие город. Ее семья уже тогда помогала партизанам. Когда Кьен подросла, мать познакомила ее с ними в тринадцатилетнем

девочка тоже включилась в патриотическую борьбу за свободу своей родины.

Вступив в очередной бой с крупным американским отрядом, партизаны подорвали два бронетранспортера, убили и ранили много оккупантов — начали отходить. Группе, в которой была Кьен, не удалось сразу оторваться от противника, девушка была ранена и не могла быстро идти. Кьен поняла, что это ставит под угрозу окружения всю группу, и попросила партизан забрать ее оружие и быстрее скрыться в джунглях.

Партизаны оторвались от преследования. Кьен арестовали и бросили в тюрьму. На допросах девушку били, жестоко пытали, отрезали ей ногу. Она молчала. Ее угрожали выдать коммунистов, работающих подпольно в провинции, и за это обещали сохранить ее жизнь. Кьен молчала. От неминуемой смерти ее спасли партизаны и переправили на Север. В ДРВ героиню окружили заботой и вниманием.

Много героических подвигов совершила и двадцатичетырехлетняя Нгуен Тхи Хонг Май. Она с 16 лет участвует в политической борьбе. Пример беззаветной верности делу народа ей подали родители-коммунисты. Она буквально под носом сайгонских марионеток активно вела пропагандистскую работу, призвала население бороться против американских ставленников. Полиция арестовала Май, но ей вскоре удалось бежать. Нгуен Тхи Хонг Май вступила в партию и стала одним из организаторов и руководителей партизанского отряда из 500 человек.

Во время одной из операций Май попала в западню. Ее бросили в тюрьму. Добываясь нужных им показаний, сайгонские палачи били девушку, вливали в горло известь, жидкое мыло, подвешивали за волосы, пытали электрическим током. Только великая сила духа, вера в победу правого дела помогли Май вынести эти пытки и не выдать товарищей по борьбе. Ее тоже спасли партизаны, захватившие город. После недолгого лечения Май снова включилась в борьбу и с 1964 года ее личный счет увеличился еще на три десятка уничтоженных врагов свободы и независимости вьетнамского народа.

Четыре часа длилась встреча в представительстве Национального Фронта Освобождения Южного Вьетнама. Каждый рассказ дополнял картину героической борьбы патриотов против американских оккупантов — их сайгонских марионеток за свободу и независимость своей страны. В горниле борьбы сформировался широкий антиимпериалистический демократический фронт. В июне 1969 года был созван Конгресс народных представителей. Посланцы основных патриотических организаций сформировали Временное революционное правительство Южного Вьетнама.

...Надолго запомнилось членам нашей делегации посещение одной из ракетных частей ПВО, прикрывающих Ханой. Командир, девушки «эскадры решительной победы», бойцы рассказали о ходе социалистического соревнования за достижение самых высоких боевых показателей к столетию со дня рождения Владимира Ильича Ленина. Воины ракетных войск ДРВ просили передать их боевой привет бойцам ракетных войск СССР, советскому народу, оказывающему неоценимую помощь в борьбе с американской агрессией.

Н-ская часть — одна из передовых в вооруженных силах Демократической Республики Вьетнам. Еще 24 июня 1965 года она открыла боевой счет, уничтожив американский самолет, прорвавшийся в район Ханоя. Для воспитания у воинов высоких боевых качеств партийная организация, политработники и командиры широко используют примеры самоотверженного выполнения долга советскими воинами. Имена Матросова, Космодемьянской известны всем бойцам части. Особенно проявили себя бойцы в 1967 году, когда американская авиация настойчиво рвалась к столице республики. В те дни даже раненые просили оставить их в строю. Часть сбита тогда 40 вражеских самолетов. 5 уцелевших американских летчиков были взяты в плен. За подвиги, совершенные во время обороны столицы, многие бойцы награждены орденами и грамотами.

На примере боевой работы и повседневной жизни этой части мы, члены советской делегации, еще раз убедились, как крепка связь народа и армии Демократической Республики Вьетнам.

Жители окрестных сел и деревень всегда помогают бойцам народной армии. Даже ребята участвуют в борьбе с врагом. Особенно активно пионеры помогают ракетчикам маскировать технику и всю боевую позицию.



На улицах Ханоя.

Фото В. Володкина

Американские агрессоры взрывными бомбардировками пытались сломить волю вьетнамского народа к сопротивлению, сорвать в республике социалистическое строительство. Ни одной из этих гнусных целей империалистам не удалось достигнуть. Народ Вьетнама еще теснее сплотился вокруг своего вождя — партии трудящихся Вьетнама. Республика продолжает социалистическое строительство, заботливо растит молодое поколение. Работают дошкольные учреждения и школы. В одной из них нам довелось побывать. Это школа 3-й ступени. В ее 12 классах занимается 600 человек. Учителей, а том числе русского языка, 30 человек в возрасте от 25 до 35 лет. Некоторые выпускники этой школы стали летчиками. В 1966 году старшие школьники активно участвовали в отражении воздушных атак на Ханой.

Ученики проявляют большой интерес к изучению русского языка. В школе развивается движение «Жить и учиться по Ленину, бороться за почетное звание ленинского пионера, ленинского комсомольца». Здесь организована выставка «В. И. Ленин — наш великий вождь». Приветствуя нашу делегацию, ребята исполнили на русском языке «Песню о Родине», «Ленинские горы», «Песню о тревожной молодости», затем показали выставку, посвященную Владимиру Ильичу Ленину, газету на русском языке.

Много дорог и встреч было у нашей делегации на вьетнамской земле. Мы восхищались мужеством героического народа, находящегося на переднем крае всемирной борьбы между силами прогресса и реакции. Стойкость, самоотверженность, горячая любовь к свободе, помощь Советского Союза, всех стран социализма в конце концов принесут народу Вьетнама окончательную победу над врагом.

Ханой — Москва



СОВЕТСКИЕ ВЕРТОЛЕТЫ

Як-24



Вертолет Як-24 на аэродроме Центрального аэроклуба СССР.

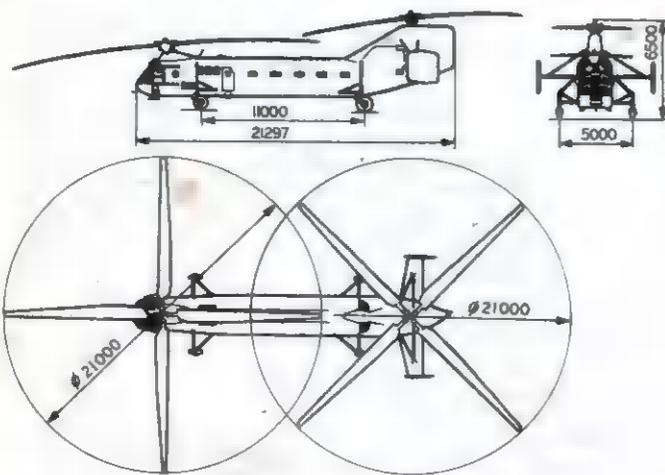
Десятки тысяч людей, присутствовавших 3 июля 1955 года на традиционном воздушном параде в Тушине, с неослабным вниманием следили за приближающимся к аэродрому на небольшой высоте отрядом необычных вертолетов. Вскоре они мягко приземлились, и через открывшиеся задние стенки трапы на зеленое поле аэродрома сошло целое воинское подразделение с боевой техникой. Трапы тут же закрылись. Быстрее заворачивались огромные несущие винты, и четыре машины дружно поднялись в воздух.

Так москвичи и гости столицы впервые познакомились с вертолетом Як-24, который по мощности силовой группы (2 двигателя АШ-82В по 1700 л. с.), полезной нагрузке и полетному весу превосходил все советские и зарубежные вертолеты тех лет. Это был первый в СССР тяжелый двухвинтовой вертолет продольной схемы, созданный конструкторским коллективом, возглавляемым А. С. Яковлевым.

Особенность вертолетов этой схемы в том, что два несущих винта диаметром каждый по 21 м расположены один за другим с перекрытием вдоль продольной оси фюзеляжа. Задний винт находится несколько выше переднего.

Создание тяжелого вертолета многоцелевого назначения продольной схемы было трудной технической задачей. И все же конструкторский коллектив, не имевший опыта постройки таких машин, успешно справился с поставленной задачей. В ходе испытаний, которые вели летчики С. Г. Бровцев и Е. Ф. Милотичев, на Як-24 были достигнуты скорость 175 км/час. Выдержав государственные испытания, вертолет Як-24 был принят в серийное производство.

Знаками летчиков Е. Ф. Милотичева и Г. А. Тинькова в декабре 1955 года установили на Як-24 два рекорда подъема с грузом на высоту: с четырьмя тоннами на 2902 м и с двумя тоннами на высоту 5082 м. Были совершены также длительные беспосадочные полеты по различным маршрутам.



Проекция вертолета Як-24У.

Конструкторский коллектив продолжал совершенствовать вертолет. Помимо Як-24, был создан и в конце 1957 года поднялся в воздух модифицированный вертолет — Як-24У. Он обла-

дал более широкий фюзеляж, имел приспособление для перевозки грузов на внешней подвеске. Улучшилось его оборудование, в частности, применена автоматическая стабилизация управления вертолетом, установлен автопилот оригинальной схемы и т. д. В 1960 году на базе вертолета Як-24У был построен комфортабельный 30-местный пассажирский вертолет, носивший литеры Як-24А.

Продолжение. Начало см. «Крылья Родины» № 2, 4, 6, 8 за 1969 год.
Текст и схемы кандидата технических наук А. М. Изаконона. Редактирует отдел доктор технических наук профессор И. П. Вратухин.

дал более широкий фюзеляж, имел приспособление для перевозки грузов на внешней подвеске. Улучшилось его оборудование, в частности, применена автоматическая стабилизация управления вертолетом, установлен автопилот оригинальной схемы и т. д. В 1960 году на базе вертолета Як-24У был построен комфортабельный 30-местный пассажирский вертолет, носивший литеры Як-24А.

Ми-6



Вертолет Ми-6.

В 1957 году коллектив опытно-конструкторского бюро, возглавляемого М. Л. Милом, создал новый тяжелый вертолет, получивший литеры Ми-6. По своим размерам, мощности двигателей, грузоподъемности и другим летно-техническим данным этот вертолет на много превосшел все аппараты этого типа, имевшиеся за рубежом.

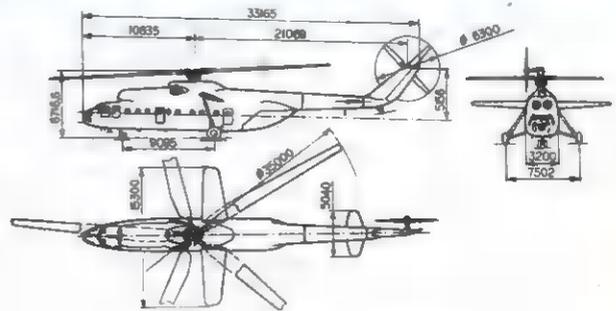
Главное назначение новой машины — перевозка крупногабаритных грузов весом до 12 т. Для грузов, особенно больших габаритов, на вертолете предусмотрены специальные устройства, позволяющие перевозить их на внешней подвеске.

Нормальный взлетный вес Ми-6 — 40 500 кг, максимальный — 42 500 кг. Два его турбовинтовых двигателя обеспечивают крейсерскую скорость в 250 км/час, а максимальную до 300 км/час. Рабочий потолок превышает 4 км, а дальность полета в зависимости от нагрузки до одной тысячи километров. Ми-6 построен по одновинтовой схеме. Диаметр его пятилопастного несущего винта 35 м, а диаметр четырехлопастного рулевого винта 6,3 м.

Большая грузоподъемность и высокая скорость при хорошей маневренности для вертолета таких размеров обеспечивают весьма широкий диапазон применения Ми-6 в народном хозяйстве. Как показала практика, транспортировка и монтаж с помощью вертолета, например, буровых вышек в отдаленных районах ускоряется в десять раз и обходится значительно дешевле, чем при их транспортировке и монтаже с помощью других средств. Высокая надежность и большие эксплуатационные возможности позволили успешно применять Ми-6 при строительстве мостов, перевозке и монтаже тяжелого промышленного оборудования.

Грузовая кабина размером 12×2,65×2,50 м имеет в задней части специальные створки и трапы, управление которыми производится из кабины экипажа. Когда створки открыты, образуется широкий проем, позволяющий колесным и гусеничным машинам въезжать в вертолет, а с помощью бортовой электролебедки — стягивать крупногабаритные грузы.

Одна из особенностей конструкции Ми-6 состоит в том, что в отличие от своих предшественников этот вертолет имеет небольшое крыло размахом 15,3 м. Оно разгружает несущий винт, уменьшает напряжение в лопастях, увеличивает максимально допустимую скорость полета машины. Для лучшей ус-



Проекция вертолета Ми-6.

тойчивости в воздухе на различных режимах полета вертолет имеет управляемый стабилизатор. Изменение угла установки его происходит синхронно с изменением общего шага лопастей несущего винта.

Трансмиссия и управление Ми-6 принципиально не отличаются от используемых в нашей стране для вертолетов одновинтовой схемы. Мощность для вращения хвостового винта передается от привода главного редуктора промежуточному и далее, через концевой участок вала, к хвостовому редуктору. Для обеспечения необходимых зазоров между концами лопастей в хвостовой балке на втулке несущего винта установлены центробежные ограничители свеса. Они позволяют лопасти на малых оборотах отклоняться вниз только на 2°. Шасси вертолета — трехстоечное. Передняя стойка самоориентирующаяся с двумя нетормозными колесами, установленными на одной оси. Их размер 730×310. Главные же колеса шасси — тормозные. Их размер 1325×480 мм.

В случае необходимости Ми-6 может быть использован для пассажирских и санитарных перевозок. Помимо имеющихся откидных сидений, прикрепленных к бортам кабины, в ее середине устанавливаются дополнительные. Это позволяет разместить до 65 пассажиров с их багажом, а в санитарном варианте — свыше сорока носилок и сопровождающий медицинский персонал.

Энерговооруженность вертолета позволяет продолжать горизонтальный полет с полным полетным весом при откате горючего из двигателей.

Создание Ми-6 является крупным достижением советской авиационной промышленности и свидетельствует о высоком уровне нашей науки и техники. На Ми-6 установлено 14 мировых рекордов, утвержденных в свое время ФАИ, в том числе рекорды скорости полета по стокилометровому маршруту 340 км/час и по маршруту в 1000 км более 300 км/час; рекорды высоты подъема с грузом в 10 и 20 т, а также подъема максимального груза в 20 117 кг на высоту более 2 тыс. м.

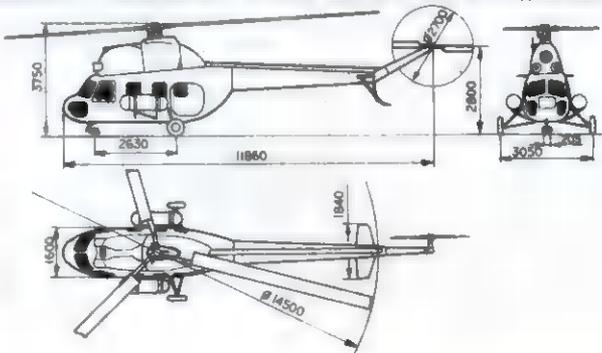
В-2 (Ми-2)



Вертолет В-2.

Коллектив конструкторского бюро, возглавляемого М. Л. Милем, в 1961 году создал легкий вертолет В-2 с двумя турбовинтовыми двигателями взлетной мощностью по 400 л. с. Эта машина разрабатывалась на базе оправдавшего себя в длительной эксплуатации вертолета Ми-1, но обладает значительно лучшими летно-техническими данными. Конструкторы предусмотрели возможность использования В-2 в четырех вариантах: транспортном, пассажирском, санитарном и сельскохозяйственном.

В основном, транспортном, варианте В-2 при полетном весе 3500 кг берет до тонны коммерческой нагрузки. Его максимальная скорость до 210 км/час, дальность полета с основными топливными баками до 300 км, а с дополнительными



Проекция вертолета В-2.

ными — до 670 км. Имеющаяся на борту грузовая стрела и электролебедка позволяют экипажу на режиме висения поднимать на борт грузы каждый весом до 150 кг. Крупногабаритные грузы, весом до тысячи килограммов, можно перевезти на внешней подвеске. В пассажирском варианте В-2 берет на борт 8 человек.

Несущий винт В-2 — трехлопастный. Его диаметр 14,5 м. Рулевой винт диаметром 2,7 м — двухлопастный. Трансмиссия — обычная, состоящая из главного, промежуточного и хвостового редукторов и соединительных валов.

В-8 (Ми-8)



Вертолет В-8 в полете.

Весной 1965 года успешно закончились государственные испытания нового детища коллектива конструкторского бюро, возглавляемого М. Л. Милем, — двадцатичетырехместного вертолета В-8 (Ми-8). Машина была принята для серийного производства в грузовом и пассажирском вариантах.

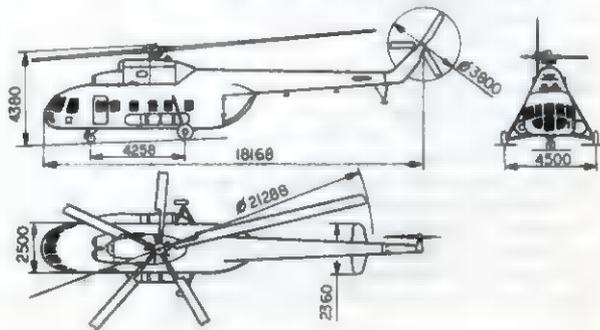
По своей схеме В-8 напоминает широкоизвестный вертолет Ми-4. Первый опытный экземпляр В-8 с одним турбовальным двигателем, построенный для проверки и отработки систем и агрегатов, проходил испытания с несущей системой и рулевым винтом вертолета Ми-4. После испытаний было решено установить два двигателя.

Полетный вес вертолета В-8, принятого для серийного производства, достиг 11 тонн (у Ми-4 он около 7,5 тонн). Нормальная коммерческая нагрузка 2 тонны, максимальная — 3 тонны, а при полетах на расстояния менее 100 км вертолет может взять до 4 тонн груза. Высокая энерговооруженность В-8 (он может продолжать горизонтальный полет с одним выключенным двигателем) обеспечила вертолету хорошие летные данные. Его максимальная скорость достигает 250 км/час, динамический потолок — 4500 м.

Для транспортировки крупногабаритных грузов весом до 2,5 тонны вертолет имеет систему внешней подвески. Бортовая стрела и электролебедка позволяют экипажу перевести машину в режим висения на высотах до 40 м, брать в земли грузы весом до 200 кг. В грузовой и пассажирский варианты В-8 легко переоборудуются в санитарный. В центральной части фюзеляжа без труда устанавливается 12 носилок.

Для В-8 конструкторы после ряда экспериментов приняли пятилопастный (вместо четырехлопастного на Ми-4) несущий и трехлопастный рулевой винты. При этом лопасти несущего винта имеют специальное устройство, сигнализирующее о любом повреждении лонжерона. Схема управления и трансмиссии на В-8 принципиально не отличаются от уже примененных конструкторами на вертолетах Ми-4 и Ми-6.

Высокие летно-технические данные В-8 позволили советским летчикам внести ряд существенных поправок в таблицу мировых рекордов для машин этой весовой категории. Еще в 1964 году на В-8 были установлены новые рекорды дальности полета по замкнутому маршруту (2465,7 км) и средней скорости полета на дистанцию 2 тыс. км (201,8 км/час).



Проекция вертолета В-8.

В воздухе „Грибовские“

А. ТИХОНРАВОВ

Общественность отметила семидесятилетие одного из старейших советских авиаконструкторов — Владислава Константиновича Грибовского, создавшего более тридцати типов планеров и спортивных самолетов.

Многие мастера безмоторного летания обрели свои крылья, установили мировые и всесоюзные рекорды на планерах конструкции Грибовского. «Семья» его планеров появилась в родном небе в двадцатые-тридцатые годы и ныне, естественно, принадлежит истории. Но это ни в коей мере не умаляет заслуг способного авиаконструктора, отдавшего развитию планеризма свои силы и знания.

Журналист А. Н. Тихонравов готовит и печати книгу, посвященную конструкторской деятельности В. Н. Грибовского. Одну из ее глав мы предлагаем вниманию наших читателей.

Жизнь Грибовского сложилась так, что еще юношей познакомился он с авиацией, полюбил ее страстно и эту свою увлеченность пронес через долгие годы. Ему довелось жить в Гатчине, где открылась одна из первых в России авиационных школ. Наблюдая полеты авиаторов, Владислав вынашивал мечту о покорении воздуха. И уже взрослым человеком при Советской власти он научился летать и получил звание красного военного летчика. В разгар гражданской войны Грибовский участвовал в боях под Петроградом с белогвардейцами и получил тяжелое ранение. С 1920 года он член большевистской партии.

В числе пяти военных летчиков Грибовский в 1924 году был участником планерных соревнований, происходивших на горе Клементьева, возле Коктебеля. Здесь он сдал экзамен на пилота-парителя.

— Возвратившись к месту службы, я буквально день и ночь не расставался с мыслью о создании планера своей конструкции, — вспоминал он много лет спустя. — Множество вопросов стояло передо мной: какой тип аппарата выбрать, как сделать его и легким и прочным, какие материалы лучше всего использовать. В памяти возникали виденные мною в Коктебеле планеры...

Свой планер Г-1 Грибовский построил в 1925 году. У него нашлись добровольные помощники из летчиков. Во внеслужебное время они строгаги планки для нервюр и лонжеронов, собирали крылья, монтировали фюзеляж и оперение. Больше всех трудился, конечно, сам конструктор, а его молодая жена Катя обшивала материей крылья воздушного «первенца».

Может возникнуть вопрос: как Грибовский, не имея ни образования инженера, ни соответствующей для авиаконструктора подготовки, ни практики в постройке летательных машин, не располагая исходными данными для производства расчетов на прочность материалов, — все же нашел верные пути для осуществления своего замысла?

То было время, когда конструктору приходилось становиться «самодеятельным» инженером и для этого многому учиться.

Легко представить себе волнение начинающего конструктора, когда он сел в кабину своего планера и услышал команду:

— Старт!

Полет продолжался несколько секунд. Мало это или много? С одной стороны — мало, с другой — много, очень много: полет показал, что планер устойчиво держится в воздухе и, следовательно, может летать. Что же касается скоротечности полета, то конструктор надеялся, что «научит» свой аппарат парить в воздухе столько, сколько потребуется.

И вот Грибовский взлетает вновь. Проходит минута, другая, третья. Полет длится уже пять минут. ■ Владислав Константинович, как бы рассуждая с самим собой, говорит:

— Если я парил 5 минут, то буду парить и час.

В те времена это было пределом мечтаний.

Конструктор решил лететь в третий раз. Но когда с помощью лошади планер тащили на гору, его подхватил порыв ветра и так шаркнул о землю, что от только что парившей в воздухе фанерной птицы остались обломки. Надо было строить другой планер, однако в силу служебных обстоятельств летчик не смог тогда заняться этим.

К постройке Г-2 Владислав Константинович приступил лишь через два года в Серпухове. Молодые советские парители — Боруздин, Плесков, Шелест, Романов, Хапов, Козлов, Расторгуев и другие, летая на этом аппарате, выросли в подлинных мастеров планеризма, поставили много рекордов. С верой в новые успехи молодой конструктор проектировал четырехместный планер Г-3. Его должен был буксировать самолет. Вместе с Грибовским над проектом планера работал летчик А. Юмашев, имя которого через 10 лет стало известно всему миру как участника перелета из Москвы в США через Северный полюс. Вот тогда-то и возникла идея создания планерных «поездов»; осуществлена она была несколько позже.

На четвертом слете планеристов в октябре 1927 года конструктор совершил на Г-2 парящий полет. Он поднялся на 375 метров. Замечательное достижение!

Естественно, что после демонстрации Г-2 спрос на него в планерных кружках настолько возрос, что пришлось размножить чертежи планера для организаций, строящих аппарат собственными силами. Затем Г-2 был модифицирован, и «жизнь» его длилась по тем временам долго — до 1935 года,

когда на смену пришли более совершенные планеры.

К 1928 году относится рождение нового планера — Г-6. Он обладал хорошими аэродинамическими данными и имел красивые очертания. Осенью открылись ставшие традиционными пятые планерные соревнования в Коктебеле. Конструктор привез сюда свое детище и совершил на нем два блестящих полета.

Особенно знаменательные события произошли в следующем году, на шестом планерном слете. Известный пилот Василий Андреевич Степанченко, теснейшим образом связанный с конструкторской деятельностью Грибовского, продемонстрировал очередной аппарат, на котором решил поставить всесоюзный рекорд продолжительности полета. И вот он в воздухе. Прошел час, другой, пятый. Паритель все еще летал. Крепчал ветер, и зрители могли наблюдать интересное зрелище: в течение часа Г-7 неподвижно висел в воздухе. Было видно, как Степанченко в шутку разводил руками: дескать, что я могу поделата, если скорость ветра и скорость полета планера одинаковы.

В тот октябрьский день 1929 года Степанченко пробыл в воздухе 10 часов 22 минуты; такого полета планерист еще не знал! Вскоре Василий Андреевич стал обладателем и другого рекорда, когда он поднял Г-7 на высоту 1500 метров. Вообще за время этого слета налет на Г-7 составил двадцать три часа 40 минут, что значительно превышало налет планеров других конструкций.

Через два года Грибовский разработал проект Г-9. Он обладал большим диапазоном скоростей; парил на скорости 50 км/час, выполнял «мертвую» петлю на 125—130 км/час, при перевооружении через крыло скорость доходила до 135—140 км/час. Спортсмены полюбили Г-9 за отличную управляемость, маневренность и устойчивость в воздухе. В облегченном варианте этот планер стал хорошей учебной машиной для длительного парения.

Качества Г-9 еще с большей полнотой проявились на восьмом слете планеристов. Пилот С. Газриш поднял Г-9 на высоту 2280 м, а другой известный планерист П. Головин парил на этой машине в продолжение 14 час. 48 мин. Планеристы, казалось, не зная меры, испытывали крепость Г-9, буквально нанизывая одну на другую «мертвые» петли. Планерист Степанченко, не удовлетворившись тем, что во время слета, в один из своих полетов, продолжавшийся 2 часа, сделал 115 «мертвых» петель, через несколько месяцев описал в воздухе подряд 189 «мертвых» петель. Его товарищ, планерист Н. Симонов, перекрыл и эти, казавшиеся пределом показателя. 26 апреля 1935 года он проделал в воздухе 314 фигур высшего пилотажа, большинством из которых были «мертвые» петли. Г-9 оказался очень

«выносливым». Он выходил из таких полетов без поломок и дефектов.

На планерах Грибовского обучались искусству безмоторного летания тысячи спортсменов. Начиная с 1932 по 1939 год на «Грибовских» проведено 11 буксировочных перелетов на дистанции от 1270 до 3550 км. Ни один из советских планеров не имел в своем «послужном списке» столько достижений в виде мировых и всесоюзных рекордов, сколько планер Г-9. На нем было поставлено несколько рекордов продолжительности полета; наибольший из них равнялся 36 часам. В течение 7 лет этот планер выпускался сериями и его можно было встретить в любом планерном кружке, на любой планерной станции.

Один из старейших красных военных летчиков — А. Жабров в тридцатых годах писал:

«Стиль Грибовского — ровен и спокоен. В его планерах как прошлых лет, так в последних есть что-то от чайки, которая, кстати, изображена на одной из его машин. Красивые, на вид хрупкие, но на самом деле крепкие, вытрезненные в голубых просторах крылья чайки — прекрасная эмблема творческих идей Грибовского... При создании своих планеров он исходит из тех требований, какие предъявляет машина прежде всего летчик.

Все планеры Грибовского столь же красивы, как и легки в управлении, и, главное, прочны. Достижения наших планеристов в области высшего пилотажа и буксировочных полетов тесно связаны с конструкторской деятельностью Грибовского.

Лучшие планеры Грибовского отличаются качествами, характерными для самолетов-истребителей: скоростью, чуткостью на рули, маневренностью и прочностью. Последнее особенно относится к пилотажно-буксировочному планеру Г-9, на котором можно «кувыркаться» в воздухе без всякой опаски... Самое же важное то, что советские планеры позволили развернуть обучение планеристов высшему пилотажу, что очень важно с точки зрения массовой подготовки квалифицированных летных кадров».

Конструктором первого построенного в нашей стране гидропланера Г-12 был также Владислав Константинович. С горы Клементьева в Коктебельскую бухту гидропланер перегнал летчик А. Иост, бывший инструктор учлета Грибовского в Севастопольской школе. Прошло 10 лет со дня воздушного «крещения» Грибовского, и вот учитель летел на планере, созданном его учеником.

Увлеченный любимым делом, неумимо совершенствуя создаваемую им технику, Грибовский разработал затем планер Г-13. По существу, он повторял схему Г-9, но был значительно облегчен. Его полетный вес равнялся 166 кг.

На Г-13 были установлены мировые рекорды. Паритель Б. Киммельман в дни десятого слета планеристов пролетел на Г-13 71 км, чего тогда еще никому не удавалось сделать ни в Советском Союзе, ни за границей. Киммельман установил и второй рекорд: запущенный амортизатором с горы Клементьева Г-13 возвратился к месту старта, проделав путь в 46 км.

Система обучения полетам на одноместном планере была, по мнению Грибовского, неудовлетворительной: растягивались сроки обучения, случались аварии из-за того, что учет был предоставлен самому себе, в воздухе с ним не было инструктора.

— Мне представлялось необходимым создать такой планер, чтобы он удовлетворял требованиям обучения на всех ступенях, начиная с «вывозных» полетов ученика с инструктором и кончая выполнением учеником фигур высшего пилотажа. — Так определял Грибовский назначение своего двухмест-



В. Грибовский.

ного планера. И вот построен новый планер — Г-14. Он являлся одновременно учебным, пилотажным, буксировочным и показал свой высокий класс во время дальних скоростных буксировочных перелетов, в ответственных экспериментальных полетах.

Далее в «семье» Грибовского появился второй гидропланер — Г-16, который он сам испытывал в Коктебельской бухте.

...Велико было удивление курортников, когда они увидели над морем планер, летевший на буксире за самолетом-амфибией Ш-2. Здесь привыкли на-

блюдать планеры, безмолвно парящими над горой Клементьева. И вдруг от планера отделился трос, соединявший его с самолетом. Планер повис над синей пучиной. С земли заметили, что у него под крыльями поплавок. Деревянная птица как ни в чем не бывало села на воду.

Нам остается рассказать еще об одном из интереснейших экспериментов, начинателем которого был Владислав Константинович. Речь идет о буксировочных полетах. Эта идея возникла у Грибовского в 1926 году. А через 6 лет был дан старт необычному перелету. Самолет У-2 вел Грибовский, на буксире за ним летел планер Г-9, пилотируемый Степаненком. За 19 часов 10 минут летного времени воздушный «поезд» пролетел 1700 км по маршруту: Москва — Рязань — Тамбов — Задонск — Луганск — Керчь — Коктебель. Постепенно увеличилось количество планеров, летающих на буксире, длина маршрутов. Уже в 1933 году первый «поезд» с планеристом Н. Юдиным за 38 час. 51 мин. прошел 3550 км, а планерист Д. Кошиц, следуя на буксире за самолетом, за 34 часа покрыл 5025 км.

На десятый слет планеристов в Крым прибыло 20 «воздушных поездов». Во время этого слета спортсмены совершили 406 буксировочных полетов.

В последующие годы летали «поезда», составленные из пяти, восьми, одиннадцати планеров Г-9. Наконец, в воздухе появилась целая эскадрилья в составе 14 планеров Грибовского. Этот «поезд» привели из Москвы в Коктебель военные летчики.

Работая над проблемой транспортно-го планизма, Грибовский считал, что такого рода «поезда» смогут доставлять значительное количество грузов в тайгу, тундру, в горы, пустыни, где появление самолетов затруднено, а планерист сможет совершить посадку. Владислав Константинович считал также, что при известных обстоятельствах грузовые десантные планеры могут быть с успехом использованы в боевой обстановке. В годы Великой Отечественной войны это мнение оправдалось.

Партизаны, громившие немецко-фашистских захватчиков на временно оккупированной советской территории, постоянно ощущали заботу и помощь, приходившие с Большой земли. Только в один из районов, занятых белорусскими партизанами, в 1943 году было переброшено на планерах 500 тонн грузов и перевезено 363 человека. Лишь за апрель того года на партизанские посадочные площадки было отбуксировано 138 десантных планеров, доставивших народным мстителям вооружение, боевые припасы, медикаменты, продукты и пр.

Во время войны Грибовский сконструировал 11-местный десантный планер — Г-29, который пошел в серийное производство.

В 1948 году полковник Грибовский после 30-летней непрерывной службы в рядах Советской Армии вышел в отставку. Ныне Владислав Константинович занимается разносторонней общественной деятельностью, активно участвует в работе нашего патриотического Общества.

СТАРТУЮ КОМНАТНЫЕ МОДЕЛИ

В Брно (Чехословакия) состоялись международные соревнования по комнатным моделям. В них участвовали команды шести стран. В личном зачете отличились спортсмены Чехословакии, Венгрии и Югославии.

НА НАШИХ ЭКРАНАХ

За последнее время в документальном кино и на телевидении создано несколько фильмов, посвященных людям нашей авиации. Ниже мы рассказываем о двух из них, обративших на себя внимание общественности.

„ВЗЛЕТ“

Не так часто на экране можно видеть, как рождаются самолеты. Новая кинокартина «Взлет», выпущенная Центральной студией документальных фильмов, предоставляет такую возможность широкому кругу зрителей.

Кадр за кадром раскрывается многообразная работа большого коллектива, руководимого старейшиной отечественного самолетостроения генеральным конструктором Андреем Николаевичем Туполевым. Перед глазами проходит весь процесс создания первого в мире сверхзвукового пассажирского самолета Ту-144.

Крылатая чудо-машина — живое воплощение преемственности поколений советских людей. В центре киноповествования сын А. Н. Туполева — главный конструктор Ту-144 — Алексей Андреевич и его коллеги, чей общий труд ознаменовался победой передовой технической мысли. Лучше представить себе масштабы этой победы помогают сравнения.

Кинолетопись нашей авиации уходит и уже далеким временам. Сохранилась короткая лента, в которой показан кружок Н. Е. Жуковского, где Туполев-старший начинал свою деятельность. Затем на экране появляются АНТ-3, АНТ-9, знаменитый АНТ-25, на котором впервые был проложен воздушный путь в США через Северный полюс. В эпизодах, по времени близких к нашим дням,

показан Ту-104, открывший эру реактивных пассажирских самолетов.

И, наконец, предстает в натуре Ту-144, способный на больших высотах покрывать огромные расстояния со скоростью до двух с половиной тысяч километров в час. Испытаниям этой высококачественной машины, воплотившей в себе новейшие научно-технические достижения, посвящена значительная часть фильма. В действии, полном риска, напряженном новаторском труде предстает экипаж звукового корабля во главе с заслуженным летчиком-испытателем Э. Ельяном.

Особенно запоминается полет в последний день 1968 года, когда остроносый, необычной формы лайнер впервые поднимается в воздух. На аэродроме с волнением ждут возвращения самолета его создатели.

Благодаря хорошему сценарию и выразительному тексту, написанному со знанием дела (автор А. Аграновский), в картине наглядно показано, какие замечательные результаты приносит сотрудничество создателей новой авиационной техники и людей, испытывающих ее.

Над воплощением сценарного замысла плодотворно поработали режиссер Е. Вармишева и вся бригада первого творческого объединения студии. Появилась кинолента, которая убедительно пропандирует достижения советских самолетостроителей.

„ЕГО ЗЕМНАЯ ОРБИТА“

Под этим названием Волгоградская студия телевидения выпустила фильм, рассказывающий о своем земляке, выдающемся советском парашютисте Николае Константиновиче Никитине. Труд небольшого творческого коллектива, и в первую очередь автора сценария Л. Новицкой и режиссера В. Магатаева, заслужил положительную оценку. Об этом свидетельствует признание фильма — его смотрят телезрители всей нашей страны.

Фильм сделан в форме очерка, в который органически вмонтированы короткие интервью с людьми, хорошо знавшими полковника Никитина. Это — П. Попович, Е. Выковский, А. Леонов, Е. Хрунов, глубоко благодарные наставнику за отличную парашютную выучку. Их инструктор многое сделал для подготовки наших космонавтов к полетам по звездным орбитам. Он пестовал и первооткрывателя космоса Юрия Гагарина.

Каким было начало? Объектив телекамеры — в Урюпинске. На родине Николая Михайловича рассказывает о ранних годах сына, влечении юноши к авиации, учебе в летной школе. Затем появляются кинофотодокументы разных лет. Умело использованные в очерке, они делают зримины наиболее примечательные моменты из жизни верного советского патриота.

Молодой авиатор, неравнодушный ко всему новому, неизведанному, становится испытателем парашютов. До самоза-



Кадр из телевизионного фильма «Его земная орбита». На переднем плане Н. К. Никитин.

бвения полюбив эту полную риска, опасную работу, он одним из первых осуществляет парашютные прыжки из стратосферы. Кинолента запечатлела Никитина среди победителей III чемпионата мира по парашютному спорту. Его успехи лучше всего отражены на фотографии из личного дела: многими медалями за чемпионские звания и рекорды украшена грудь заслуженного мастера спорта и заслуженного тренера СССР Николая Константиновича Никитина.

Благородные черты нашего современника раскрывает телевизионный очерк. Его воспитательное значение для авиационной молодежи несомненно.

Я. ЧЕРНЯВСКИЙ

АЭРО
МЕСЬ

В ЧЕСТЬ ЭКИПАЖА ДИРИЖАБЛЯ «ИТАЛИЯ»

Конструктор дирижаблей итальянец генерал Нобиле, по приглашению норвежских властей, открыл в городе Тромсе памятник. Он воздвигнут в честь экипажа дирижабля «Италия», совершавшего более 40 лет назад полет к Северному полюсу.

На монументе запечатлены имена участников «Италии», часть из которых погибла при катастрофе дирижабля.

...ЧЕРЕЗ 200 ЛЕТ

В Компьене (Франция) на авиационном празднике был осуществлен полет воздушного шара, выполненного по типу того, на котором почти 200 лет назад назад братья Монгольфье совершили свой первый полет.

Современный «монгольфье» сделан не из бумаги и материи, как его предок, а из пластмассового материала. Он наполнен не подогретым воздухом, а пропаном. Объем воздушного шара — 1800 кубических метров, диаметр — 50 метров.

«ГНОМ» НАД ЛОНДОНОМ

Английский летчик-профессионал Раймонд Фикстер смастерил небольшой, маломощный самолет, названный им «Гномом». По размерам он не превосходит небольшой автомобиль, снабжен мотоциклетным мотором и развивает скорость до 80 км/час.

Прежде, пользуясь автомашиной, Фикстер нередко из-за перегрузки дорог транспортом опаздывал на работу. Теперь же, пролетая над Лондоном, он всегда вовремя попадает к месту службы.

ДЕМОНСТРАНТОВ АТАКУЮТ С ВОЗДУХА

Недавно в США власти впервые пригласили против студентов-демонстрантов авиацию. В Вирили (Калифорния) и в Гринзборо (Северная Каролина) демонстрантов атаковали с воздуха, был пущен газ, употреблявшийся до этого лишь во Вьетнаме.

Как сообщила газета «Йомиури», чтобы разогнать участников демонстрации, которые забаррикадировались в здании токийского университета, японская полиция также использовала вертолеты. С них сбрасывались гранаты со слезоточивым газом.

БРОНИРОВАННЫЕ САМОЛЕТЫ ДЛЯ БУНДЕСВЕРА

Комиссия по обороне бундесвера утвердила смету на приобретение самолетов и оружия. Из общей суммы примерно 1/2 предназначены для закупки новых бронированных транспортных самолетов типа «Мардер».

ОПАСНАЯ НАХОДКА

В заливе Порто-Векио, у корсиканского побережья, учебным судном выловлена с глубины 60 метров ракета «воздух-воздух». Ее принадлежность не установлена.

ПОЖАР НА АЭРОДРОМЕ

На американском аэродроме Марсер-Каунти, в Трентоне, пожаром уничтожены 65 самолетов. В числе сгоревших машин — 8 военных двухмоторных самолетов, 11 вертолетов и 45 самолетов, принадлежавших частным лицам.

Пламя достигло высоты 100 метров. В тушении огня участвовали 200 пожарных.



„БАЙКОНУР“

КЛУБ ЮНЫХ РАКЕТЧИКОВ
НА СТРАНИЦАХ «КРЫЛЬЕВ РОДИНЫ»

Байконур... Название космодрома Советского Союза известно в любом уголке планеты. С Байконура был запущен первый космический спутник Земли. Отсюда совершил первый в мире полет в космос наш соотечественник Ю. А. Гагарин, стартовали советские космонавты, запускались ракеты в сторону Луны, Марса и Венеры...

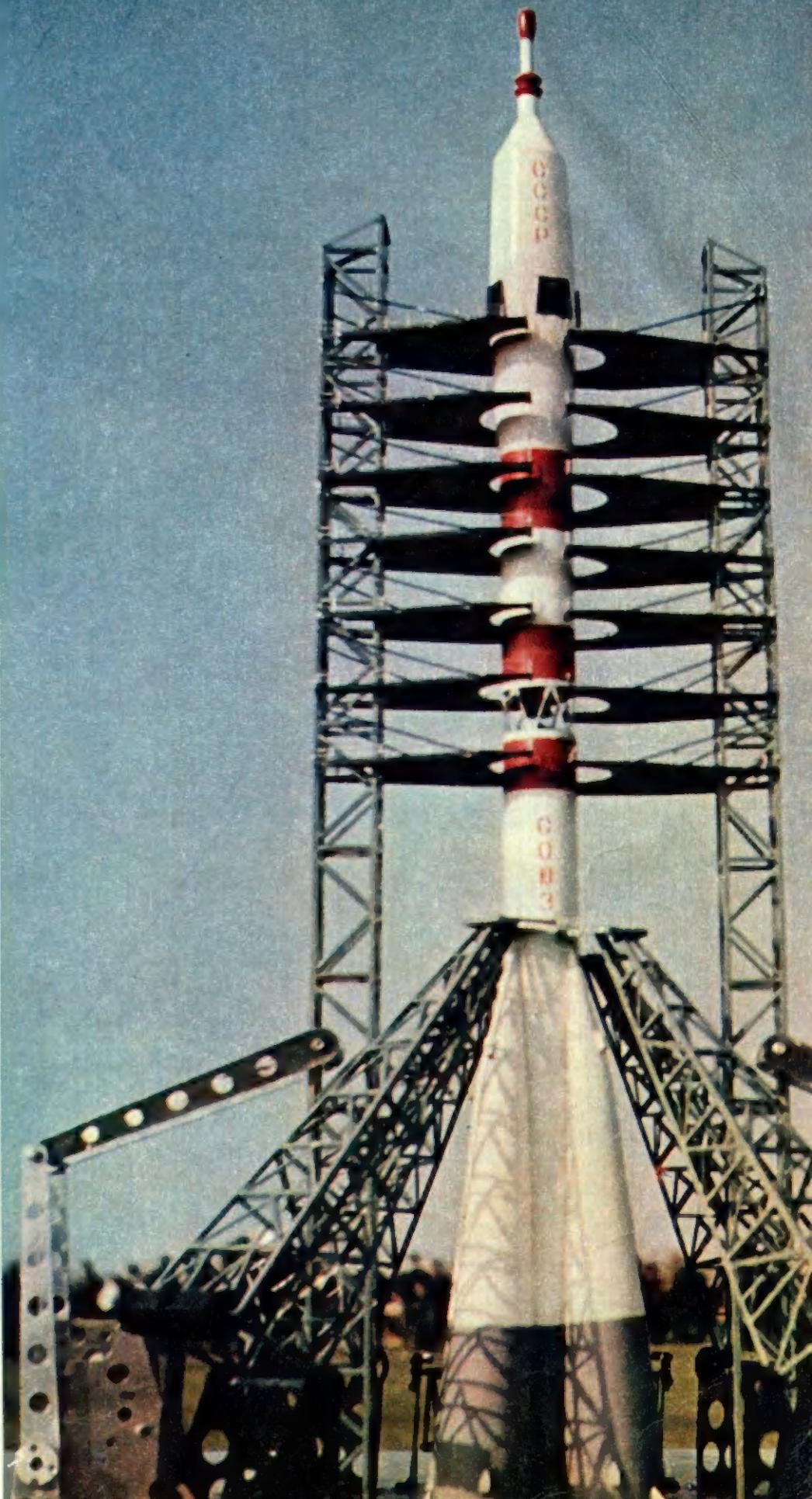
Победы народа, ведомого партией Ленина, у каждого из нас вызывают великое чувство гордости за родную Отчизну, стремление своим трудом возвеличить ее могущество. Именно поэтому среди читателей журнала становится все больше энтузиастов космонавтики, ракетной техники и ракетного моделизма, мечтающих о небе, о космосе, о подвигах во славу Родины.

С января 1970 года на страницах «Крыльев Родины» мы открываем зоочный клуб юных ракетчиков «Байконур». Клуб познакомит юных читателей с конструкциями и оборудованием моделей ракет и космических аппаратов, будет обобщать лучший опыт ракетомоделистов, публиковать описания и чертежи наиболее интересных маленьких ракет, пусковых установок и испытательной аппаратуры, отвечать на письма, давать консультации. Среди консультантов клуба — ученые, инженеры, спортсмены, инструкторы и тренеры.

Юные ракетчики! Задавайте нам вопросы, присылайте в редакцию описания и чертежи ракет, делитесь своими раздумьями, мыслями — словом, принимайте активное участие в работе клуба.

Пишите по адресу: Москва, Б-66, Ново-Рязанская ул., 26, редакция журнала «Крылья Родины», клубу «Байконур».

На снимке: «Малый Байконур» — стартовая установка для запуска маленьких ракет. Ее сконструировали и построили ракетомоделисты станции юных техников подмосковного города Пушкино.
Фото Т. Медведина



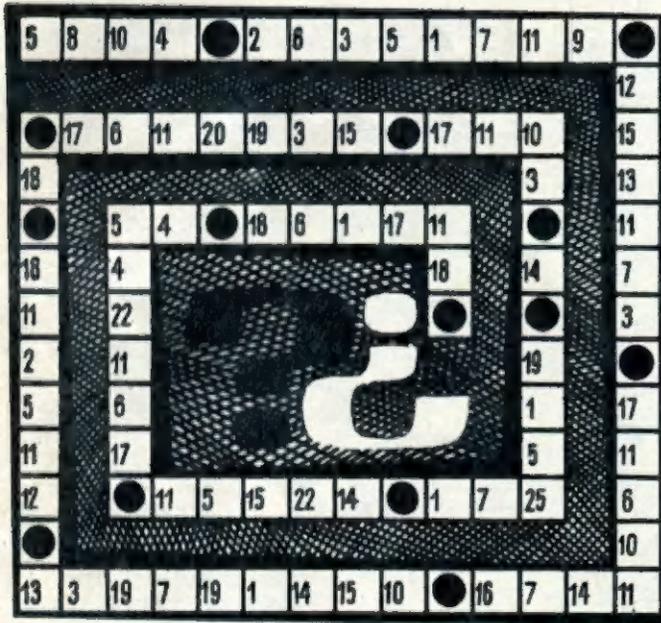
СЛОВА В РИСУНКАХ



Определите значение каждого из 9 рисунков. Найденные слова внесите в клетки так, чтобы последняя буква первого слова была начальной буквой второго слова и т. д. Составил С. ШАТУРА

Луганская область

КРИПТОГРАММА



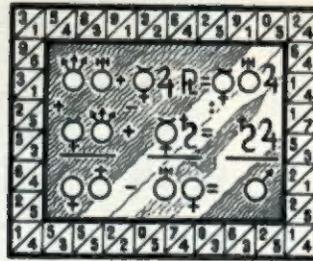
Расшифровав криптограмму, вы прочтете куплет из песни, посвященной военным парашютистам.

Найти правильный ответ вам помогут следующие слова: I. 22-4-5-16 — конструктор вертолетов. II. 14-1-22-11-5-25-7 — летательный аппарат. III. 10-8-1-5-8-22-4-19-4-9 — сплав металла, применяемый в авиастроении. IV.

12-15-7-5-24-2-11-18 — авиаконструктор. V. 12-8-11-13-11-6-11-18 — летчик, дважды Герой Советского Союза. VI. 2-11-20-3-6-25-2 — щиток, защищающий пилота от встречного потока воздуха. VII. 22-4-17 — марка самолета.

Составил В. МАЗУР
Черкасская область

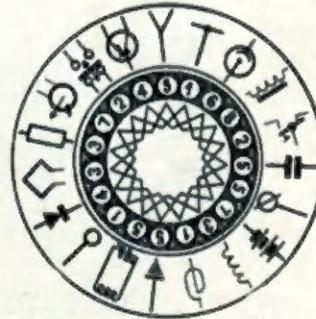
ЗАДАЧА



Перед вами арифметические выражения, зашифрованные астрономическими знаками. Подставьте вместо них цифры от 0 до 9 так, чтобы все решения были правильными; тогда вы сможете прочесть текст, зашифрованный дробями. Начиная с дроби 3/1 в верхнем левом углу и двигаясь направо. Каждый астрономический знак соответствует только одной цифре. В этой задаче цифра «4» отсутствует.

Составил С. ИВАНОВ
Балашов

ПО ЛОМАННОЙ ЛИНИИ



Против каждого кружочка с цифрой нарисованы символические знаки радиодеталей. Из каждого названия возьмите букву, указанную соответствующей цифрой. Найдите кружок, с которого надо начинать чтение, и буква за буквой, следуя по ломаной линии, прочтете поговорку.

Составил В. СМЕРНОВ
Луганская область

ОТВЕТЫ

ПОМНИТЕ ЛИ ВЫ ЭТИ ДАТЫ?

(См. «Крылья Родины» № 9)
А. 1917. Б. 1921. В. 1942.
Г. 1937. Д. 1935. Е. 1932.
Ж. 1946. З. 1925. И. 1961.
К. 1936. Л. 1961. М. 1911.
Н. 1937. О. 1962. П. 1857.
Р. 1887. С. 1934. Т. 1947. У.
1928. Ф. 1964. Х. 1914. Ц. 1948.
РЕВУС

Парашютизм — спорт смелых.

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

№ 10 1969

Г. Шатунов. Развивать хорошую традицию	2
Н. Штучнин, Е. Порфирьев. Товарищи курсанты	4
А. Васильев. «Бип... бип... бип...»	7
А. Щербанов. Циолковский	8
Н. Лучин. Я улетаю в небо не один	8
Б. Дубровин. Скорость	8
А. Степанов. Друг летчика	8
Авиационный спорт на селе	9
В. Гурнинов. Есть контакт!	11
Г. Браилковский. Ленинград, 538-я школа	13
М. Лебединский, Н. Умолов. Мальчишкам снится космодром	15
Ф. Неймарк. Тысяча из тысячи возможных	18
Е. Ткаченко. Карл-Маркс-Штадт принимает гостей	18
А. Ванярко. Очки в секунды	20
Н. Михайличенно. На кубок «Велое золото»	21
Б. Матутите. Берегитесь равнодушия	22
В авиационной спортивной комиссии	23
И. Бобарыкин, А. Винокуров. Победили советские планисты	24
Соревнования польских планистов	27
Д. Дасеносов. 31-е всеозонные	28
Ю. Сытник. На первенство республики	30
М. Чечнева. В стране героев	31
Советские вертолеты	34
А. Тихонравов. В воздухе «Грибовские»	38
Я. Черныашкин. На наших экранах	38
Аэросмесь	38
«Вайконур»	39

На 1-й—4-й стр. обложки: Небо расцвечено парашютами. Фото Н. Захаревича

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

АДРЕС И ТЕЛЕФОНЫ РЕДАКЦИИ:

Москва, Б-66, Ново-Рязанская ул., д. 26. Телефоны: 261-68-96, 261-66-08, 261-68-35

Редакционная коллегия: В. Л. СИМАКОВ (главный редактор), Н. Г. БАЛАКИН, И. Ф. БОБАРЫКИН, И. И. ЖАРНОВСКИЙ (заместитель главного редактора), Ю. Д. ЗЕЛВЕНСКИЙ, С. П. ИГНАТЬЕВ, М. С. ЛЕБЕДИНСКИЙ, И. И. ЛИСОВ, И. А. МЕРКУЛОВ, Э. Б. МИНИРТУМОВ, А. Г. НИКОЛАЕВ, Л. Я. ОШУРНОВ, М. С. СЕВРИН, Б. А. СМЕРНОВ, П. С. СТАРОСТИН, М. П. ЧЕЧНЕВА, Д. И. ЧУМНЧЕВ.

Художественный редактор Е. Аграновский.

Корректор Р. Рыкунина.

Издательство ДОСААФ.

Сдано в производство 20.VIII.69 г. Подписано в печать 18.IX.69 г. Вум. 60×90¹/₈. 2¹/₂ л. 6 л. 5,5 п. л. Г-61241 Тир. 110 000 экз. Зак. 892 Цена номера 30 коп.

3-я типография Военнадата

*Выписывайте
и читайте
журнал*

Если вы интересуетесь авиацией, мечтаете о небе, о поступлении в военное авиационное училище, о службе в Военно-Воздушных Силах, если вы хотите быть в курсе всех крупнейших событий в области авиационного спорта — **ВЫПИСЫВАЙТЕ И ЧИТАЙТЕ ЖУРНАЛ «КРЫЛЬЯ РОДИНЫ».**

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ



**КРЫЛЬЯ
РОДИНЫ**

рассказывают о школах юных космонавтов, авиаторов, ракетчиков, о лучших авиамodelьных кружках и юных авиаконструкторах.



**КРЫЛЬЯ
РОДИНЫ**

За год подписчик получит 12 номеров иллюстрированного многокрасочного журнала с цветными вкладками и ежемесячным приложением «В помощь авиамodelьисту».

Вы познакомитесь со славными боевыми традициями советской авиации, с летчиками — героями Великой Отечественной войны, жизнью военных и гражданских летчиков, воздушных десантников и курсантов авиационных училищ с деятельностью авиационно-спортивных клубов и первичных организаций ДОСААФ.

Вы узнаете, что нового в освоении космоса, как работают наши авиаконструкторы, узнаете о новинках авиационно-спортивной техники у нас и за рубежом, о секретах мастерства чемпионов и рекордсменов — летчиков, планеристов, вертолетчиков, парашютистов и авиамodelьистов. Наш журнал подробно освещает чемпионаты страны, мировые и европейские первенства, крупнейшие встречи с зарубежными спортсменами.

Те, кто делает свои первые шаги в военно-техническом спорте и стремится к дальнейшему повышению мастерства, найдут в журнале полезные советы, которые помогут им в самостоятельных занятиях.

На страницах «Крыльев Родины» вы увидите много типов советских самолетов и вертолетов и узнаете их «биографии», а специально для авиамodelьистов будут опубликованы чертежи самолетов, предназначенные для постройки моделей-копий.

В журнале печатаются очерки, рассказы, стихи. Наши авторы — летчики, космонавты, маршалы, генералы, офицеры, солдаты Советских Военно-Воздушных Сил и воздушно-десантных войск, ученые и конструкторы, авиационные спортсмены и инженеры, руководители и активисты первичных организаций ДОСААФ, инструкторы авиаспортивных клубов.

Подписка принимается без ограничений в пунктах подписки «Союзпечать», почтамтах, конторах и отделениях связи, общественными распространителями печати. Подписная плата на год — 3 р. 60 к., цена одного номера — 30 коп.

